

RELATORIO DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA YTUANA

PARA SER LIDO

EM ASSEMBLÉA GERAL

DE

28 DE OUTUBRO DE 1888

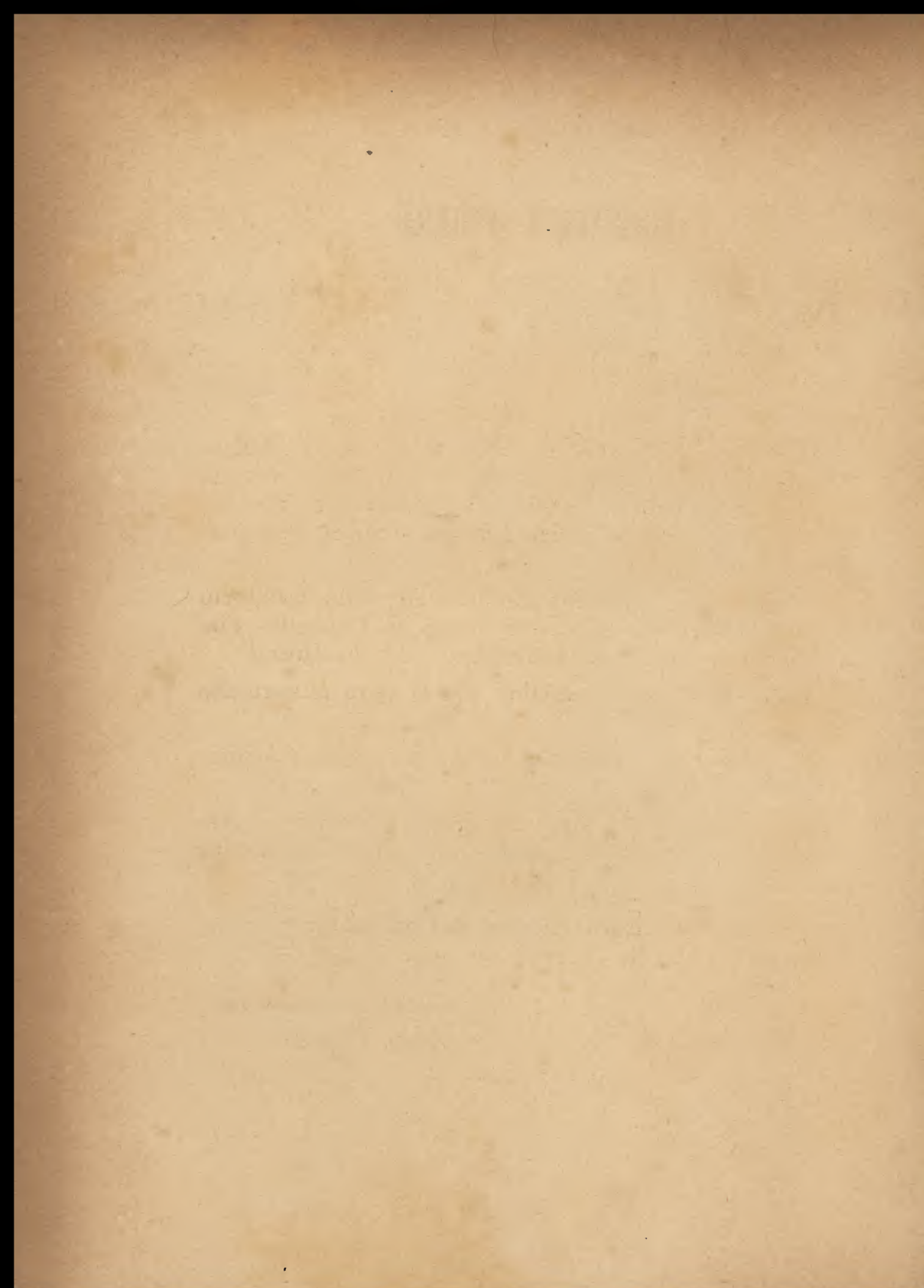


SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA A VAPOR DE JORGE SECKLER & COMP.

1888

IMP. DO ESTADO



COMPANHIA YTUANA

ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

De ordem da Directoria convido os Snrs. Accionistas para reunirem-se em Assembléa Geral, no dia 28 de Outubro proximo futuro, neste escriptorio, ao meio-dia, afim de tratarem dos seguintes assumptos:

1.^o Leitura, apresentação e votação do Relatorio e contas da Directoria e Parecer do Conselho Fiscal relativos ao semestre findo em 30 de Junho.

2.^o Eleição do Conselho Fiscal para o seguinte anno.

3.^o Tratar de qualquer outro assumpto de interesse da Companhia.

Desta data até o dia em que se realizar a Assembléa Geral ficam suspensas as transferencias das accções.

S. Paulo, Escriptorio Central da Companhia Ytuana,
27 de Setembro de 1888.

O Secretario da Companhia,

Pedro Aranha.

CERTIDÃO DE DEPOSITO

Elias de Oliveira Machado, 1.^o Tabellião do Publico Judicial e Notas desta imperial cidade de São Paulo, etc., etc.

Certifico que em data de hoje me foram entregues para serem archivadas na fórma da lei, pelo secretario da Companhia Ytuana as seguintes peças :

Relação nominal dos Accionistas da Companhia ;

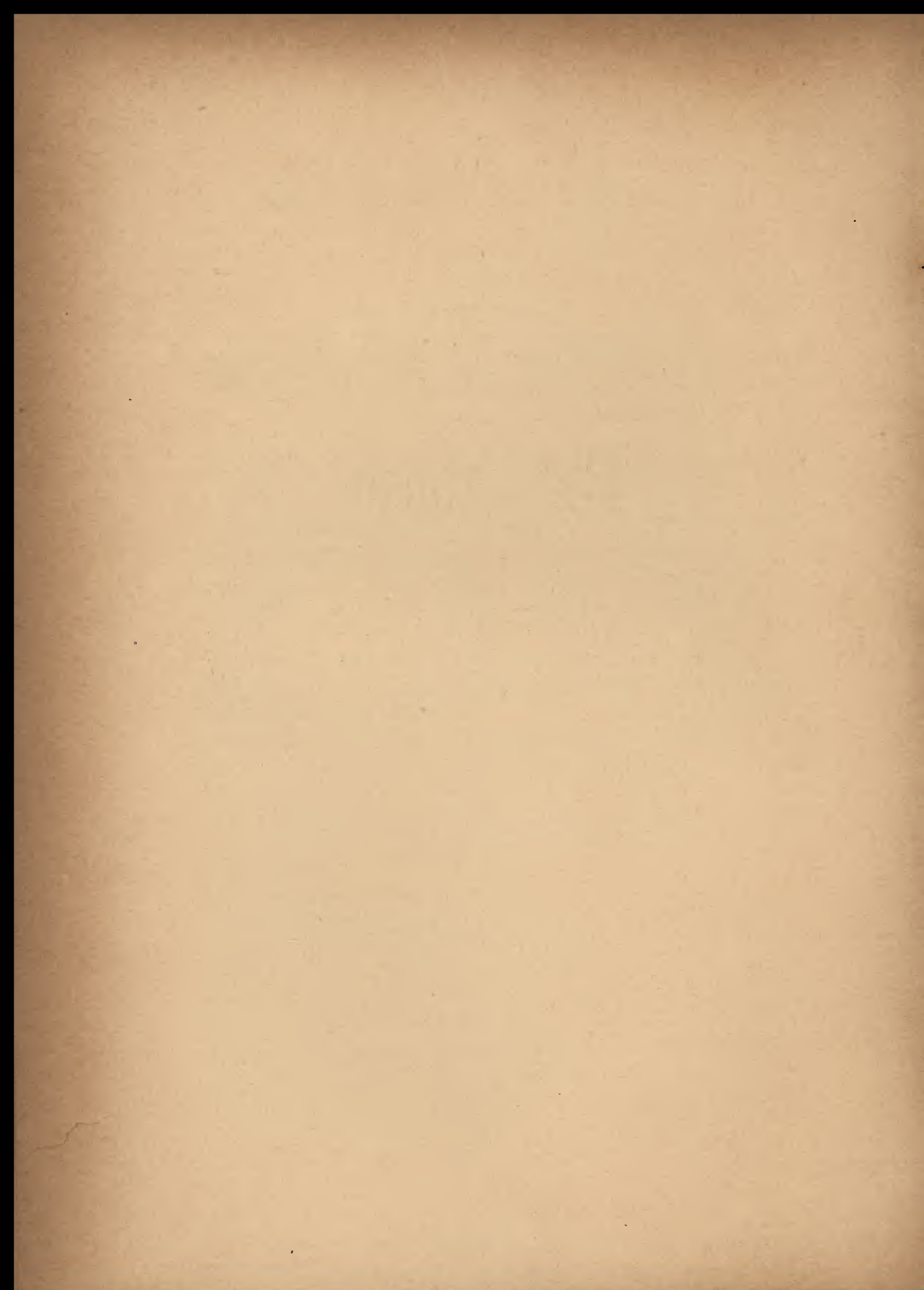
Inventarios do Tronco e Ramal da Companhia ;

Synopses de dividas activas e passivas da Companhia ; todas referentes ao periodo de 1.^o de Janeiro a 30 de Junho do corrente anno. O referido é verdade do que dou fé. S. Paulo, 27 de Setembro de 1888. (Assignado) O Tabellião—*Elias de Oliveira Machado*.

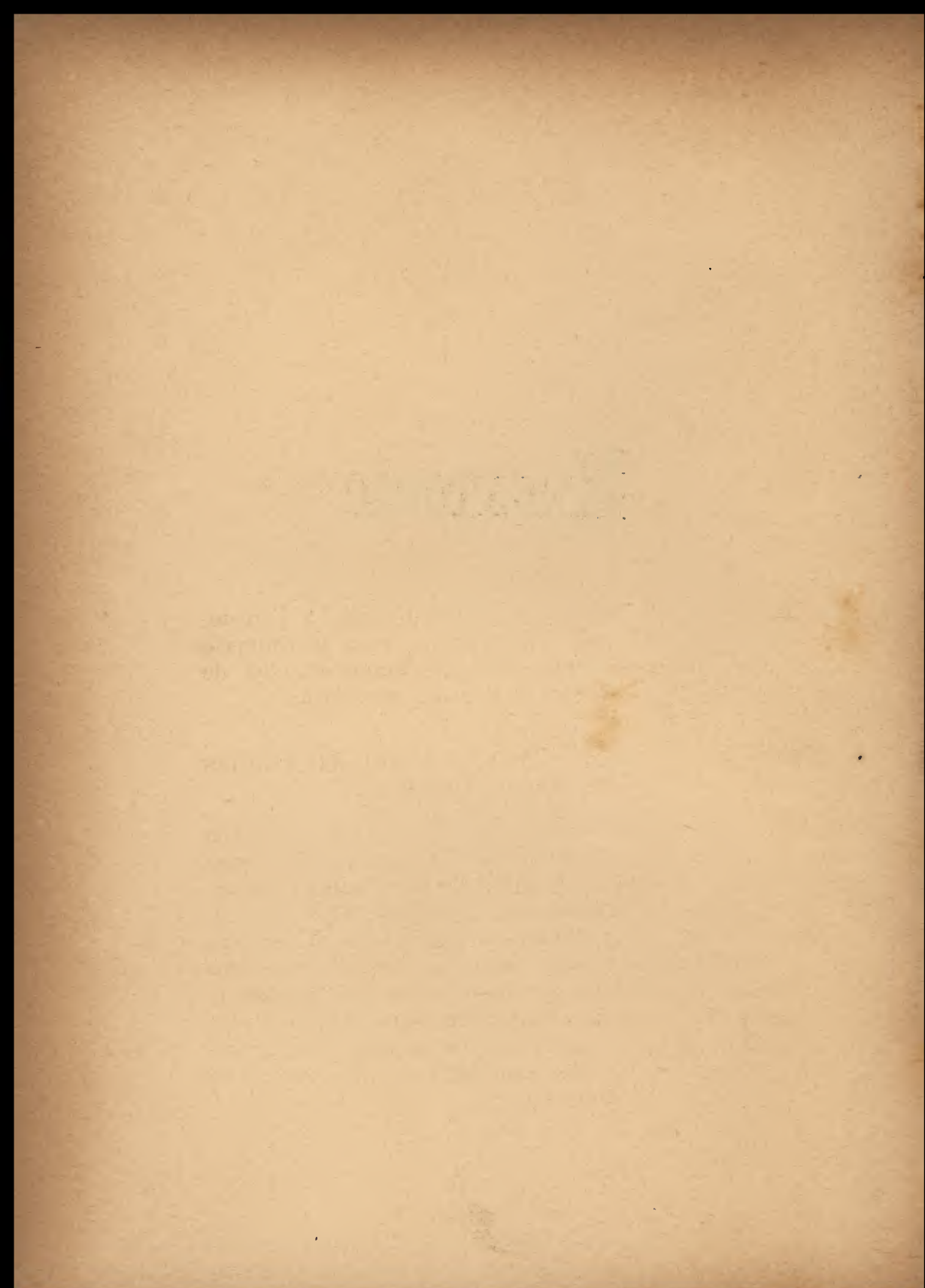
(Sellada com 200 réis). Conforme o original.

O Secretario da Companhia,

Pedro Aranha.



RELATORIO



Mrs. Accionistas

Na forma dos Estatutos da Companhia, a Directoria vem offerecer-vos este relatorio com as contas e balanços referentes ao semestre findo em 30 de Junho ultimo, e sujeital-os á vossa apreciação.

**Receita e Despesa.—Trafego Geral das Linhas
Ferreas e Fluvial**

Para poupar-vos o incommodo de uma duplicada exposição, a Directoria chama a vossa attenção para o relatorio do Inspector Geral da Companhia, annexo sob n.º 1 acompanhado dos appensos A, B, C, D. D'elle vereis quaes foram—o movimento do trafego das diversas linhas, suas receitas e despesas, as obras realisadas no semestre e outros factos que se deram. Por ser esse relatorio bem circumstanciado a Directoria se abstem de occupar-se dos factos n'elle expostos, e passa tractar dos assumptos de sua immediata administração, os quaes são :

Chamadas

Como ficou dito no ultimo relatorio, está liquidada a chamada especial de nove mil réis por acção, por terem os seus proprietarios satisfeito as respectivas entradas, e por se ter descontado dos dividendos, na rasão de dous por cento, as dos accionistas que não satisfizeram.

Em 31 de Dezembro de 1887 ainda existiam em debito das duas chamadas no valor de trinta e nove mil réis, 1.030 acções. Durante o semestre, accionistas possuidores de 367 acções, fizeram as entradas pagando os juros da móra no semestre, de modo que o actual numero de acções em debito dessas chamadas é de 663.

O valor das entradas e juros pagos tiveram a competente applicação.

Emissão de acções

O numero de acções emittidas e em circulação em 31 de Dezembro do anno passado era de 19.175 ; deduzindo-se delle as 60 acções recolhidas pelo resgate feito, ficaram 19.115. Pela emissão de 96 acções, feita em 30 de Junho, em rasão das entradas ficou elle elevado a 19.211 acções.

Uniformisação

Ainda não está terminada a liquidação desta operação. Ainda faltão liquidar seis accionistas que têm de receber da Companhia Rs. 223\$220, e quatro que têm de inteirar Rs. 191\$260. A demora da liquidação é devida ao facto desses accionistas não procurarem seos dividendos vencidos nem por si e nem por procuradores.

Movimento de acções

Durante o semestre deram-se as seguintes transfe-
rencias :

POR	Venda	Doação	Caução	Total
Tronco	31	42	41	114
Ramal	769	3	189	961
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	800	45	230	1.075

Escriptorio Central

Não houve mudança no pessoal deste escriptorio. O serviço continua a ser feito com regularidade pelo Secretario e Guarda Livros. A escripturação está em dia e foi verificada pelo Conselho Fiscal como podeis ver do annexo n. 2 junto a este relatorio.

Balanços e Balancetes

Sob n.^s 4, 5, 6, 7 e 8 a Directoria vos offerece os balanços e balancetes da receita e despesa de cada uma das linhas, para que possais avaliar do estado financeiro da Companhia.

Materiaes

Tem-se recebido os necessarios para custeio, e fez-se encommenda, com autorisação do Governo, de duas locomotivas, as quaes são indispensaveis para se poder attender convenientemente ás necessidades do trafego, apesar mesmo de estar reformado quasi todo o material rodante, que estava estragado. Tambem receberam-se dous carros de passageiros, um de primeira e outro de segunda classe e quinze vagões de carga, todos americanos.

Com este material e com as locomotivas encomendadas póde-se dizer que a Companhia poderá supportar um trafego pesado.

Regulamento e Tarifas

Por difficuldades naturaes na confecção das tabelas, as novas tarifas e regulamentos adoptados na reunião dos representantes das estradas de ferro da provincia, em 20 de Janeiro deste anno, e approvados pelo Governo, não puderam entrar em vigor. Tendo esta Directoria sido convidada pelo Exm. Presidente da Provincia, para uma reunião com as demais Directorias a fim de tractar de redução das tarifas, julgou de seu dever, assim como outras, votar como votou pelo adiamento dessa resolução, não só para conhecer por experiencia as modificações feitas em 20 de Janeiro, que já offerecem vantagens a lavoura e commercio, e sobre tudo porque não sendo satisfactoria a renda do nosso trafego em dous semestres consecutivos, não pareceu rasoavel e justo á Directoria, fazer reduções sem estudos mais minuciosos.

Emprestimos, Juros e Resgate de Debentures

Tem-se pago regularmente os juros dos debentures emitidos por esta Companhia em pagamento da compra da navegação. Já se fez o primeiro sorteio para resgate de 125 debentures, cujo capital foi pago aos seus portadores, no valor de Rs. 25:000\$000.

Não podendo a Directoria collocar todos os debentures do emprestimo contractado na Corte, resolveu, como já vos expoz em seu ultimo Relatorio, e foi autorisada, fazer um novo emprestimo em Londres, o qual realisou-se por intermedio da casa Nielsen & Comp., e de seus correspondentes n'aquella praça C. Murrietta & Comp., no valor de £ 150.000.0.0. ao juro de 6 % ao anno, e resgatavel no fim de

trinta annos, isto é em Julho de 1918. Para se poder dar garantias a este novo emprestimo, foi preciso resgatar os debentures vendidos na Côrte do emprestimo frustrado, pagando os juros vencidos até 30 de Junho.

O producto do novo emprestimo foi applicado ao pagamento de compromissos tomados para a conclusão das linhas do Prolongamento, Canal Torto, construção e materiaes da linha de S. Manoel.

Dividendos

Ainda n'este semestre as rendas do trafego não offereceram margem para dividendos, attenta a insignificancia do seu movimento pela absoluta falta de produção a transportar; este mal não foi sómente sentido por esta Companhia, todas as outras o sentiram sensivelmente, mas não tanto como a nossa Companhia por ter sido maior a falta de safra na zona que ella percorre.

E' assim que, só o tronco póde, pela garantia do Governo, pagar o dividendo constante da demonstração que encontrareis no annexo n. 3. Havendo uma pequena differença entre a quota a distribuir por acção e a correspondente de sete por cento da garantia, convem explicar-vos que ella provem de impostos de industria e profissão, e municipaes, que foram excluidos das despezas de custeio, por entender a Commissão Fiscal do Governo que elles devem pesar sobre os accionistas, e do *deficit* de Rs. 907\$282 verificado no balanço da receita com a despesa.

O Ramal teve um pequeno saldo liquido de Réis 2:854\$132 que, com Rs. 615\$337 do excesso do saldo de 31 de Dezembro de 1887, importa em Rs.

3:469\$469. Esta quantia precisa ser completada com a de Rs. 1:530\$531 para inteirar a de Rs. 5:000\$000 que se deve pagar semestralmente á Fazenda Provincial por dividendos anteriores.

Linha do Canal Torto

Estando concluidas as obras da estação e outras dependencias em Porto João Alfredo, poudese verificar que a importancia despendida nesta linha foi de Rs. 254:490\$147, estando incluída n'ella a de Rs. 17:440\$934, despendida na construcção de quatorze casas, para serem alugadas a empregados da Companhia, visto que aquelle porto era despovoado e sem recursos para moradia. O preço medio de cada uma d'essas casas foi de Rs. 1:245\$781, segundo se vê do relatorio do Engenheiro da Construcção, annexo n. 9. Achando-se ellas alugadas offerecem uma renda regular ao capital empregado.

Do mesmo relatorio podereis verificar os serviços realisados n'aquella linha e suas dependencias, e que a importancia despendida por intermedio do Engenheiro foi de Rs. 169:020\$021. Sommando esta quantia com a de Rs. 85:490\$126 de materiaes e accessorios fornecidos pelo Almoxarifado e Escriptorio Central, temos a importancia em principio mencionada de Rs. 254:490\$147 como custo effectivo da linha.

Linha de S. Manoel

Pelo relatorio do Engenheiro, annexo n. 9, se veem os serviços executados n'esta linha, os quaes segundo os dados, por elle offerecidos, importaram em Rs. 421:430\$934, á que juntandose a quantia de Rs. 176:781\$419 importancia do material rodante, trilhos, accessorios e outros materiaes fornecidos pelo

Almoxarifado e Escriptorio Central elevão as despesas desta linha, até 30 de Junho, á de Rs. 598:212\$353.

Hoje essa estrada já está funcionando.

Prolongamento a S. Pedro

Estando resolvida a construcção do trecho de Xarqueada a S. Pedro, a Directoria mandou ratificar o traçado e dispol-o para a execução desse serviço. Do mesmo Relatorio vereis o que tem sido feito pelo pessoal technico que o tem a seu cargo. Para este prolongamento a Directoria conta com auxilio dos moradores d'aquelle municipio, que se comprometteram a tomar acções e as têm subscripto.

Linha Fluvial

Do Relatorio do Inspector Geral, annexo n. 1 e do balancete annexo n. 8, vereis o movimento d'esta Linha. O *deficit* que ella apresenta no semestre é de Rs. 16:099\$755, e tem como causa a falta de exportação com trafego pago, as despesas da construcção de algumas casas em Porto Martins, e a necessidade de transporte do material da Companhia para a linha de S. Manoel.

Conclusão

Com quanto sejam pouco lisonjeiros os resultados do semestre, de que a Directoria vos dá conta, parece-lhe que, pela terminação da linha de S. Manoel, regularisação do serviço da linha fluvial, restauração do material estragado e tantos outros serviços realísados, o estado geral da Companhia é regular, e que se póde esperar que no semestre que corre e nos seguintes ella possa apresentar vantagens compensadoras dos sacrificios feitos até hoje.

8

Assim concluindo a Directoria se promptifica a dar-vos as informações que julgardes necessarias, e põe a vossa disposição os livros e archivo para qualquer exame que vos aprouver fazer.

S. Paulo—Escriptorio Central da Companhia Ytuana,
6 de Outubro de 1888.

(Assignado)

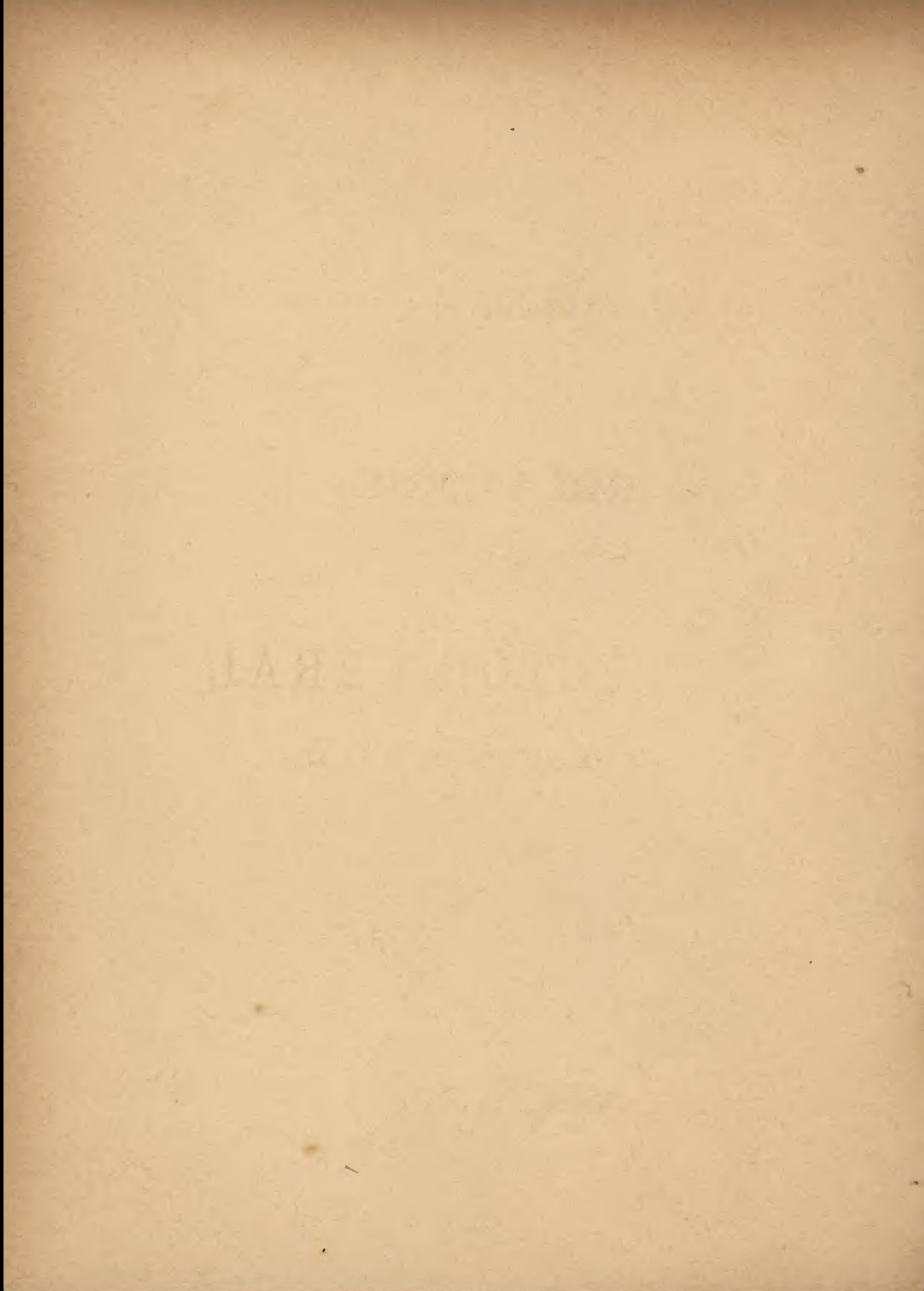
Rafael Aguiar Paes de Barros
Presidente.

José Pinto do Carmo Cintra

Augusto Cincinato d'Almeida Lima
Directores.

INDICE DOS ANNEXOS

- 1.º—Relatorio do Inspector-Geral e em seguida seus appensos, A., B., C., D.
 - 2.º—Parecer do Conselho Fiscal.
 - 3.º—Demonstração do 35.º dividendo do tronco.
 - 4.º—Balanco do mesmo.
 - 5.º—Balancete da receita e despesa do mesmo.
 - 6.º—Balanco dos ramaes.
 - 7.º—Balancete da receita e despesa dos mesmos.
 - 8.º—Balancete da receita e despesa da linha fluvial.
 - 9.º—Relatorio do Engenheiro da construcção.
-



ANNEXO N. 1

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

(APPENSOS—A B C D)

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o Relatorio, das occurrencias havidas nas linhas pertencentes a esta Companhia, referentes ao semestre findo em 30 de Junho do corrente anno.

TRONCO

Receita e despesa

Receita . . .	112:332\$838
Despeza . . .	113:240\$120
	<hr/>
Deficit .	907\$282

Comparando-se este semestre com o correspondente de 1887, observa-se uma diminuição na receita de réis 60:663\$300, e na despesa de réis 20:798\$722, e que portanto houve uma diminuição na renda liquida de réis 39:864\$578.

Comparando-se com o semestre anterior, observa-se uma diminuição na receita de réis 7:809\$990 e um accrescimo na despesa de Réis 617\$970, que

corresponde á uma diminuição na renda líquida de Réis 8:427\$960.

Destes dados se deduz que a causa unica da falta de renda neste semestre proveio da grande diminuição havida na receita,—sendo a deste semestre a menor que este trecho das linhas desta Companhia tem tido desde o 1.^o semestre de 1880,—como se verifica do Annexo n. 1 que acompanha este Relatorio.—Destes dados e dos numeros que se encontram no mesmo Annexo n. 1,—se evidencia tambem que houve a maxima economia possivel no serviço do trafego, pois que, apesar de ter-se feito grandes despesas no restabelecimento do material rodante, e principalmente das locomotivas, algumas tendo sido quasi que reconstruidas de novo, a verba de despesa deste semestre é inferior á media das verbas durante os 16 semestres passados, e apenas superior á 4 verbas das 16 tomadas para comparação.

O movimento deste semestre foi o seguinte :

Receita

Trafego de passageiros .	39:106\$460	
Encommendas, cavallos, carros, etc.	6:306\$850	
Telegrapho	1:845\$700	
Mercadorias	58:328\$800	
Diversos.	6:745\$028	112:332\$838

Despesas

Via permanente	27:687\$120
Tracção	43:272\$980
Concertos de carros e vagões	7:887\$220
Trafego	20:338\$850

Administração e despe-

zas geraes . . .	12:553\$950	
Zona privilegiada . .	<u>1:500\$000</u>	113:240\$120

Serviço da linha

A via permanente acha-se em estado regular.

PONTES.— Nas proximidades da ponte do Salto, áquem e além do rio Tieté foram construidos os estaleiros sobre os quaes vão ser armadas as super-structuras metallicas.

O pegão da margem direita desta ponte não pôde porém ser construido em consequencia da muita agua que conservou o Tieté durante este semestre, o que tornaria esta construcção muito dispendiosa. A superstructura de madeira, que deverá ser substituida pela metallica foi todavia concertada de novo e consolidada de modo a dar transito seguro até ter-se concluido a substituição metallica.

PONTILHÕES E BOEIROS.— Conservaram-se em estado regular os existentes e não foi necessaria a construcção de novos ou a reconstrucção dos antigos.

PASSAGENS E CERCAS.— Tem-se mantido em bom estado as passagens quer de nivel quer as superiores e inferiores. Construiram-se unicamente as cercas mais indispensaveis.

TRILHOS E DORMENTES.— Comquanto bem necessaria a substituição de trilhos entre Itaicy e esta cidade; entretanto, adiou-se essa substituição para mais tarde attendendo-se ao pequeno trafego existente neste semestre.

Foram porém substituidos 4.440 dormentes, que reunidos aos 7.751 do semestre passado prefazem o numero de 12.191 dormentes novos, restando portanto na linha proximamente 6.600 dormentes em muito máo estado, e que teriam sido substituidos,

se não fossem por demais precarias as condições financeiras da Companhia. Teve-se, como no semestre anterior, a precaução de se applicar os dormentes novos unicamente nos lugares mais indispensaveis e de modo a manter-se a linha em condições de dar transito regular e seguro.

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS.—Concertou-se o soalho do almoxarifado de Ytú, e retelhou-se o mesmo, tendo-se concluido uma pequena cobertura ao lado, afim de ahi se acondicionarem materiaes que se deteriorariam, se continuassem a ser conservados na antiga cava ou ao relento.

Retelharam-se as casas de guardar carros e locomotivas em Ytú e construiu-se em Itaicy um fosso para limpeza das locomotivas. Além destes pequenos reparos foram fornecidas ás estações as caixas de staff, e para requisições, bancos, mesas, etc., indispensaveis ao trafego regular.

TELEGRAPHO.—A linha telegraphica tem continuado a funcionar regularmente e acha-se em bom estado.

Serviço da Tracção

LOCOMOTIVAS.—Foram completamente renovadas, substituindo-se as fornalhas, tubos e quasi todas as peças do movimento, as locomotivas ns. 3, 8 e 9. Soffreram concertos geraes as ns. 1, 4 e 11. As locomotivas ns. 2, 5, 6, 7 e 10, comquanto necessitassem concertos geraes e urgentes, soffreram todavia sómente reparos de occasião por assim o exigir as necessidades do trafego.

CARROS E VAGÕES.—Foram reconstruidos os carros ns. 8, 11 e 20; soffreram concertos geraes os ns. 7, 9 e 26 e reparos ligeiros os ns. 13 e 16.

Soffreram concertos geraes os vagões ns. 7, 10, 14, 27, 29, 35, 60, 68, 69, 77, 86, 99, 110, 113, 116, 123, 125, 126, 141, 142 e 202.

Além destes, 33 vagões soffreram reparos de occasião.

CARROS E VAGÕES NOVOS.—Foram montados dois carros americanos, que tinham sido encommendados da fabrica Jackson & Sharp de Willington, nos Estados Unidos, sendo um de 1.^a classe e outro de 2.^a, e mais 15 vagões rasos americanos.

FORNECIMENTO DE CARVÃO.—Construiram-se caixas proprias para medir-se o carvão fornecido ás locomotivas, e estabeleceu-se um serviço regular e fiscalisado deste fornecimento; de modo que hoje sabe-se com exactidão a quantidade de carvão consumido, e tem-se os meios de verificar a exactidão das indicações dadas pelos conductores das locomotivas.

Do exposto é evidente que as despesas de tracção neste semestre não podiam deixar de ser grandes. O mesmo deverá ainda acontecer no semestre seguinte afim de se conseguir o restabelecimento completo do trem rodante, sem o que será impossivel conseguir-se um trafego regular.

Serviço dô Trafego

Este serviço tem sido feito com toda regularidade.

Não mais tem apparecido reclamações, quer por demora de cargas, quer por falta de vehiculos, os quaes foram sempre fornecidos ás estações em tempo opportuno e á medida dos respectivos pedidos. Houve no entretanto alguns atrasos nos trens de passageiros proveniente de atrasos havidos nos trens da Companhia Ingleza em dias de transporte de grande numero de immigrants. Esses atrasos de trens da Companhia Ingleza accarretão o atrazo na partida do

trem P 2 de Jundiahy, o qual por sua vez força o trem P I, com o qual se encontra em Itupeva, a retardar-se.

Comquanto de diminuto rendimento o trafego não foi pequeno, por que augmentou-se bastante a exportação de madeiras, e, além disso, teve a Companhia de transportar muito material proprio, que se fosse estranho augmentaria a receita de Rs. 8:096\$130. O transporte deste material proprio, na maioria destinada á linha de S. Manoel, occupou 396 vagões, correspondentes á lotação de 44 trens completos.

PARTE ESTATISTICA

Trafego de passageiros

O numero de passageiros que percorreram esta linha comparado com o do semestre correspondente de 1887 é o seguinte :

	1887	1888	Differença
1. ^a Classe	7.131	8.813	× 1.682
2. ^a "	15.948	22.126	× 6.178
	<u>23.079</u>	<u>30.939</u>	× <u>7.860</u>

Houve portanto augmento de 23,5% no numero de passageiros de 1.^a classe e de 38,7% no numero de 2.^a classe.

A relação dos passageiros de 1.^a classe para os de 2.^a que no semestre anterior era de 1:1.605, foi de 1:2.517 tendo sido de 1:2.23 no semestre correspondente de 1887.

A media mensal de passageiros que percorreram a linha foi de 5.156.5 tendo sido de 4.958 no semestre anterior e de 3.846.5 no semestre correspondente de 1887.

O rendimento medio de cada passageiro foi de 1\$264.

Por kilometro e por passageiro a receita foi de 18,06 rs.

Os bilhetes foram emittidos pelas seguintes estações.

ESTAÇÕES	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Total
Jundiahy	1.550	2.458	4.008
Itupeva	356	1.834	2.190
Quilombo	101	605	706
Itaicy	478	1.542	2.020
Salto	538	3.498	4.036
Itú	2.694	6.570	9.264
Em transito	3.096	5.619	8.715
	8.813	22.126	30.939

ENCOMMENDAS E ANIMAES.— O movimento de encomendas foi de 168^T185^K, tendo havido portanto uma diminuição de 19^T502^K comparado com o semestre anterior.

O numero de animaes transportados foi de 290 ; emquanto que no semestre anterior foi de 433.

TRAFFEGO DE MERCADORIAS.— O movimento total de mercadorias foi 7.702^T727^K ou de 513.515@.

No semestre correspondente de 1887 foi de 15.361^T673^K ou de 1.024.111@.

Houve portanto uma diminuição de 59,6 %.

No semestre anterior este movimento de mercadorias foi de 8.800^T929^K ou 586.730@, e portanto ainda 14,2 % mais que no actual.

Para um kilometro de linha a receita bruta de uma tonelada foi de 108 rs.

O rendimento medio de uma tonelada foi de 7\$572.

Estas mercadorias foram recebidas ou despachadas pelas estações seguintes :

ESTAÇÕES	Exportação	Importação	TOTAL
	T	T	T
Jundiahy	460.889	40.365	501.254
Itupeva	837.468	122.630	960.098
Quilombo	100.246	73.085	173.331
Itaicy	165.128	63.557	228.685
Salto	347.695	371.214	718.909
Itú	467.977	789.380	1.257.357
Em transito		3.863.093	3.863.093
Total.	2.379.403	5.323.324	7.702.727

D'este quadro se evidencia que a importação foi maior que a exportação. A importação representando 69,1 % e a exportação apenas 30,9 % do movimento de mercadorias.

Estas mercadorias se dividem, quanto á qualidade do modo seguinte:

Café	^T 773.724	ou	10,04
Algodão	82.852	»	1,07
Fumo	3.685	»	0,04
Toucinho	10.190	»	0,14
Sal	17.926	»	0,24
Assucar	46.765	»	0,60
Generos alimenticios.	164.996	»	2,15
Panno nacional	265.233	»	3,45
Cal, pedras, etc.	1.125.000	»	14,60
Diversas de importação e exportação	5.212.356	»	67,66 %
	<u>7.702.727</u>	»	<u>100. %</u>

D'este quadro se verifica que os generos classifica-
dos sob a rubrica cal, pedras, etc., e aonde se acham
tambem madeiras, e que no semestre anterior ape-
nas attingia a 725 toneladas, augmentou-se n'este
a 1.125 toneladas ou de 53,8 %.

TELEGRAPHO.—O numero de telegrammas trans-
mittidos foi o seguinte :

Com o Prefixo P.	2.947
» » » G. P.	33
» » » E. S. C.	6.645
Total.	9 525

RECEITA E DESPEZA.

A receita kilometrica mensal foi de . .	267\$459
A despesa » » » » . .	268\$148

O deficit kilometrico mensal foi de . . \$689

A conservação da via permanente por mez e kilometro	65\$920
--	---------

A proporção das despesas dos diversos serviços
foi para a :

Via permanente . .	24.50 %
Tracção	38.42 »
Carros e vagões . .	7 00 »
Trafego	18.06 »
Administração . .	11.14 »
Zona privilegiada . .	0.80 »
	100.00 %

TRACÇÃO.—As locomotivas fizeram um percurso
de 57.351 kilometros rebocando 829 trens; tendo
sido o percurso no semestre correspondente de 1887
de 62.818 com 1.313 trens. Houve portanto não só
diminuição no percurso das locomotivas como tam-

bem no numero de trens rebocados. O numero medio de carros e vagões por trem foi porém de 9.9, enquanto que este numero no semestre correspondente de 1887 foi de 7.59.

O consumo de combustivel e lubrificantes por kilometro, comparado com o semestre correspondente foi :

	1888	1887	Differença
Carvão	6 ^K 22	7.090	—0.870
Sebo .	0 ^K 0128	0.0190	—0.0062
Azeite	0 ^L 0254	0.0283	—0.0029

Nos mappas appensos a este Relatorio encontram-se detalhadamente estes gastos para cada uma das locomotivas.

RAMAL

Receita e Despeza

Receita	123:122\$770
Despeza	120:268\$638
Saldo	<u>2:854\$132</u>

que corresponde a uma renda liquida de 0.116 % sobre o capital que agora é de 4.626:451\$141.

Comparando-se este semestre com o correspondente de 1887 observa-se uma diminuição na receita de 110:104\$480 e na despeza de 19:118\$335, e o que produz uma diminuição na renda liquida de 90:986\$145.

Comparando-se com o semestre anterior vê-se que houve uma diminuição na receita de 13:366\$430, e na despeza uma diminuição de 10:605\$225, correspondente portanto a uma diminuição na renda liquida de 2:761\$205.

Como na linha do Tronco assim tambem nesta linha a causa unica de falha de renda proveio de

grande diminuição na receita havida em consequencia da falha completa que houve de producção de café nas zonas servidas por estas linhas.

Do annexo n. 1 que acompanha este Relatorio se verificará que é este um dos mais pobres semestres que têm tido estas linhas, tendo sido as despesas, todavia, menores que as do anno proximo passado, apezar dos concertos inevitaveis que foram necessarios fazerem-se na via permanente para restabelece-la a um estado de dar transito regular.

O movimento deste semestre foi :

Receita

Trafego de passageiros	42:883\$260
Encommendas, cavallos, carros, etc.	6:112\$460
Telegrapho	1:565\$630
Mercadorias	71:445\$480
Diversos	1:115\$940
Somma	<u>123:122\$770</u>

Despeza

Via permanente	57:933\$480
Tracção	24:479\$595
Concertos de carros e vagões	3:590\$633
Trafego	21:434\$850
Administração e Despezas Geraes	12:834\$080
Somma	<u>120:268\$638</u>

Serviço da Linha

A via permanente tem sido mantida em condições de dar transito regular.

PONTES.—Foi substituido o vigamento antigo e estragado da ponte do «Alferes», kilometro 36, por um novo, tambem de madeira, que conforme meu

ultimo Relatorio, já encontrei concluida nas officinas de Itú. Essa substituição exigiu que houvesse baldeação de passageiros durante os dias 17, 18, 19 e 20 de Maio;—e realisou-se em muito boas condições.

Conforme annunciei no Relatorio passado, submetti a parte metallica da ponte dita do Gavião, kilometro 50, a um exame minucioso e verifiquei que de facto havia falta de 8 chapas que o operario incumbido da montagem della não soube collocar-as, sendo, entretanto, o trabalho de rebitamento feito com toda regularidade. Em consequencia das indagações que fiz foram as 8 chapas descobertas dentro do rio Capivary, aonde tinham sido lançadas pelo operario incumbido da montagem da ponte, pensando assim occultar o erro que havia commettido na montagem. Este procedimento foi devidamente punido, tendo-se tido em devida consideração a circumstancia que um simples operario sem as habilitações especiaes não deveria ter sido encarregado de semelhante serviço. Recolocadas essas peças nos seus logares respectivos e verificada que a parte metallica estava em boas condições, procedeu-se ao escoramento do antigo vigamento de madeira afim de se demolir a parte superior dos pegões e construir os assentos da ponte metallica. Este serviço preliminar foi feito com toda brevidade e segurança, sem a necessidade de interrupção nos trens regulares.

Por ocasião da collocação da parte metallica foi porém necessaria a baldeação dos passageiros, e esta realisou-se já em dias do semestre em que nos achamos, do dia 14 a 21 de Julho, e pela ponte particular da fazenda Leopoldina generosamente facultada pelo Exm. Snr. Conselheiro Gavião Peixoto.

Acham-se portanto concluidas as duas mais importantes substituições de pontes nestas linhas.

PONTILHÕES E BOEIROS.—Conservaram-se em bom estado os pontilhões e boeiros, e construíram-se apenas dois boeiros abertos nas proximidades da estação da Xarqueada.

MUROS DE ARRIMO E REVESTIMENTO.—No lugar designado «Rio Cortado», kilometro 43, continuou-se a executar o paredão que supporta o aterro e o garante contra as enchentes do rio Capivary. Este trabalho, já iniciado em Novembro de 1887, tinha um andamento lento, já pela difficuldade da aquisição de pedras apropriadas, já pelo pouco expediente do mestre da linha para serviços desta ordem. Entregue aos cuidados do mestre da linha do «Tronco» progredio com mais regularidade e ficou concluído em dias do presente semestre (30 de Julho).

PASSAGENS E CERCAS.—Nas immediações da ponte do Gavião (kilometro 50) foi a passagem de nivel ali existente substituída por um pontilhão de 4.^{mo} de vão offerecendo assim uma passagem inferior que evitará as difficuldades que o trafego ali constantemente encontrava. Esta construcção executada simultaneamente com a collocação da ponte metallica, ficou concluída na mesma occasião que aquella.

Restabeleceram-se algumas porteiras estragadas e construíram-se algumas cercas nas immediações da cidade de Piracicaba.

TRILHOS E DORMENTES.—Substituíram-se 214 trilhos. Esta substituição foi feita a partir da estação de Itaicy. Os trilhos em bom estado encontrados neste primeiro trecho, e que foram retirados para dar lugar aos novos de aço, foram levados para aquelles pontos aonde existiam trilhos mais estragados, e substituíram estes. Deste modo á proporção que se fôr obtendo maior extensão de trilhos de aço, se irão eliminando do «Ramal» os trilhos impracticaveis que ali existem. Foram substituídos 4.660

dormentes, que reunidos aos 10.716 do semestre passado prefazem 15.376 dormentes novos, restando portanto ainda proximamente 1.400 dormentes imprestaveis.

A substituição aqui tem sido feita do mesmo modo que no «Tronco», tendo-se cautela de garantir o mais possível, a estabilidade dos trilhos e unicamente nos lugares mais urgentes, afim de evitarem-se grandes despesas.

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS.—Concertou-se o telhado da estação de Capivary, assim como também o da estação do Rio das Pedras, e do armazem e estação de Piracicaba.

Construiu-se ao lado do armazem de Xarqueada um augmento necessario para commodos do chefe daquella estação; e augmentou-se de um pequeno puxado a estação de Monte-mór.

Construíram-se casas para as turmas da conserva da linha ns. 5.^a, 8.^a, 9.^a, 14.^a e 17.^a

Além destas obras construiu-se no kilometro 18 um poço para ali estabelecer-se um tanque de alimentação das locomotivas dos trens de mercadorias, muito necessario á regularidade do trafego.

Como no Tronco assim também no Ramal foi necessario fornecer as estações de bancos, mesas, caixas de staff, de requisição, etc.

Serviço do Trafego

Como no Tronco o trafego do Ramal foi feito com toda regularidade, tendo desaparecido as reclamações. Tem-se augmentado o numero dos exportadores de madeira, e alguns antigos augmentaram suas exportações. No entretanto o trafego foi pouco rendoso, em vista da natureza dos generos transportados. O material proprio transportado pela Companhia,

com destino a João Alfredo e São Manuel se fosse estranho augmentaria sua renda de 8:492\$750.

Parte estatistica

TRAFEGO DE PASSAGEIROS.—O numero de passageiros que percorreram estas linhas comparado com o do semestre correspondente de 1887 foi de:

	1887	1888	Differença
1. ^a Classe	6.016	6.854+	838
2. ^a , 	14.049	22.736+	8.687
Somma	20.065	29.590+	9.525

Houve portanto augmento de 13.92 % no numero do passageiros de 1.^a classe e de 61.83 % no de 2.^a classe. A relação de passageiros de 1.^a classe para as de 2.^a que no semestre anterior era de 1 para 2,6 foi de 1 para 3,3, tendo sido de 1 para 2,3 no semestre correspondente de 1887.

A media mensal de passageiros que percorreram as linhas foi de 4.931, tendo sido de 4.468 no semestre anterior e 3.344 no correspondente de 1887. O rendimento medio de cada passageiro foi de 1449. Por kilometro de linha e por passageiro a receita foi de 9.9 reis. Os bilhetes foram emittidos pelas seguintes estações :

ESTAÇÕES	1. ^a Classe	2. ^a Classe	Total
Itaicy	165	600	765
Indaiatuba	459	1.276	1.735
Monte-mór	82	658	740
Capivary	825	3.616	4.441
Villa Raffard	102	622	724
Mombuca	227	911	1.138
Rio das Pedras	654	2.796	3.450
Piracicaba	2.616	6.717	9.333
Costa Pinto	146	298	444
Paraiso	135	675	810
Xarqueada	279	673	952
Porto João Alfredo	106	780	886
Em transito	1.058	3.114	4.172
	6 854	22.736	29.590

ENCOMMENDAS E ANIMAES.

O movimento de encomendas foi de 169.^T346, tendo havido portanto uma diminuição de 2.^T072 comparado com o semestre anterior.

O numero de animaes transportados foi de 458, tendo sido no semestre anterior de 584.

TRAFEGO DE MERCADORIAS.—O movimento total de mercadorias foi de 8.416.^T489 ou de 561.099 arrobas.

No semestre correspondente de 1887 foi de 13.444.^T459 ou de 896.297 arrobas. Houve portanto uma diminuição de 39.62 %. No semestre anterior este trafego foi de 9.676.^T177 ou de 645.078 arrobas, e portanto ainda 15 % mais que na actual.

Para um kilometro de linha a receita bruta de uma tonelada de mercadorias foi de 58 reis.

O rendimento medio de uma tonelada foi de 8\$488. Estas mercadorias foram despachadas ou recebidas pelas seguintes estações :

ESTAÇÕES	Export.	Import.	Total
Itaicy	4.116		4.116
Indaiatuba	109.588	55.750	165.338
Monte-mór	759.039	39.064	798.103
Capivary	1.376.124	346.635	1.722.759
Villa Raffard	149.498	20.850	170.348
Mombuca	168.940	21.144	190.093
Rio das Pedras	533.659	125.287	658.946
Piracicaba	1.021.594	1.498.806	2.520.400
Porto João Alfredo	37.276	648	37.924
Costa Pinto	661.674	8.917	670.591
Paraíso	85.256	12.404	97.660
Xarqueada	37.364	104.673	142.037
Em transito (Fluvial)		1.238.174	1.238.174
Total	4.944.137	3.472.352	8.416.489

Este quadro demonstra que n'estas linhas a exportação é maior que a importação, sendo aquelle 58,76 % e este 41,24 % do movimento total de mercadorias.

Estas se devidem, quanto a qualidade do modo seguinte:

Café	T. 367.884	ou	4.37 %
Algodão	Nihil	»	0,00 »
Fumo	11.924	»	0,14 »
Toucinho	18.378	»	0,23 »
Sal	15.572	»	0,18 »
Assucar	460.990	»	5,47 »
Generos alimenticios	311.639	»	3,71 »
Panno nacional	32.686	»	0,38 »
Madeiras, Cal, pedras etc.	3.470.000	»	41,24 »
Div. de import. e export.	3.727.416	»	44,28 »
	8.416.489	ou	100,00 %

Deste quadro se evidencia o augmento havido no commercio de madeira, este augmento tendo sido proximamente de 31 % sobre o do semestre passado.

TELEGRAPHO.—O numero de telegrammas transmittidos foi o seguinte :

Prefixo <i>P.</i>	2.479
» <i>G. P.</i>	34
» <i>E. S. C.</i>	8.717
Somma	<u>11.230</u>

RECEITA E DESPEZA :

A receita kilometrica foi de	140 551
A despesa » » »	137.293
A renda liquida por mez por kilometro	<u>3.258</u>

A conservação da via-permanente por mez e por kilometro foi de 66\$135.

A proporção das despesas dos diversos serviços foi :

Via-permanente	48,16 %
Tracção	20,35 »
Concerto de carros e vagões	2,98 »
Trafego	17,83 »
Administração	10,68 »
	<u>100,00 %</u>

TRACÇÃO.—As locomotivas fizeram um percurso de 96.965 kilometros rebocando 2.020 trens, tendo sido o percurso no semestre correspondente de 1887 de 87.663 com 2.417 trens. Houve um augmento no percurso das locomotivas e diminuição dos trens rebocados. O numero medio de carros e vagões que compõem um trem foi de 5.41 em quanto que no semestre correspondente de 1887 era de 4.77. O consumo de combustivel e lubrificante por kilometro percorrido e por locomotiya, e comparado com o semestre correspondente foi :

	1888	1887	Differença
Carvão	6.99	6.428	×0.562
Sebo	0.0116	0.0200	—0.0084
Azeite, litr. . . .	0.0258	0.0399	—0.0141

Nos quadros appensos a este Relatorio encontrão-se detalhadamente, os gastos dos diversos materiaes.

FLUVIAL

Em consequencia de haver o Sr. Dr. José P. Tibyriçá resignado o cargo de Inspector da Navegação, por acto da Directoria de 1.^o de Março fiquei encarregado tambem d'esse serviço e passo a expôr o que houve ali de mais importante.

Immediatamente tratei de tomar conhecimento completo dos materiaes existentes e do modo como eram feitos os serviços. Os materiaes encontrados foram os seguintes, que conferem com as relações e informações fornecidas pelo Dr. Tibyriçá: 5 vapores em serviço e em concertos nos estaleiros de Porto Martins.

O casco de um pequeno, o « Explorador », em Porto Martins, existindo os mecanismos do mesmo esparsos n'aquelle porto, estando a caldeira em terrenos do Engenho Central de Piracicaba.

Um locomovel que se encontra no mesmo terreno do Engenho Central de Piracicaba.

12 lanchas de ferro com capacidade cada uma para trinta toneladas, estando uma d'ellas naufragada no porto Barra Bonita.

10 pranchas ou lanchas menores, tambem de ferro, com capacidade cada uma para 15 toneladas, estando uma d'ellas naufragada no Porto Algodual.

4 batelões em ferro, estando 2 em serviço do Engenho Central de Piracicaba.

5 batelões de madeira e 1 canoa.

Em Porto Martins, apenas garantido das intempéries por telheiros abertos os seguintes mecanismos:

1 torno, 1 forja, 2apparelhos de furar ferro ou bronze movido á mão, 6 guindastes dos vapores, e diversas ferramentas miudas de ferraria.

Além d'esses materiaes, as casas que servem de estações nos portos: Rosario, Dous Corregos, Cerreto, Araquá, Barra Bonita, Lençóes e Ribeiro; com as competentes mesas, balanças e algumas cadeiras.

Todas estas casas exigem concertos nos soalhos, telhados, paredes, etc., e apenas tem a capacidade para armazem, e sem os commodos necessarios a moradia dos empregados.

O serviço era feito por vapores que desciam de João Alfredo a Porto Martins, e ahi tendo recebido cargas de volta para João Alfredo as levavam mais abaixo até Lençóes de onde regressavam a João Alfredo sem tornar a tocar em Porto Martins, carregando assim sem utilidade cargas, alias pesadas, da confluencia a Lençóes e d'aqui de volta até a confluencia.

N'esse tracto de descida os vapores só tocavam nos portos que, por meio de um signal indicavam ter cargas, mas nas subidas eram obrigados a tocar em todos os portos afim de que o Chefe da Estação provasse sua presença ali assignando um livro de presença em poder do commandante.

O pessoal consistia do commandante, machinista, ajudante d'este, e foguista, de um conferente, de um piloto e de um contra-piloto e piloto de prôa, de tantos pilotos de lanchas quantas lanchas eram rebocadas e de trabalhadores para o serviço de carga e descarga das lanchas; ao todo de 14 a 16 pessoas.

Assumindo o serviço definitivamente em 25 de Março, época em que foi nomeado interinamente Chefe do Trafego da navegação o Sr. Alferes Aristides Augusto Villas-Boas, e em que retirou-se do serviço o Sr. Dr. Tibyriçá, julguei conveniente suprimir o lugar de conferente dos vapores e reunir esse lugur ao de commandante, assim tambem o de ajudante de machinista, e descriminar perfeitamente

o serviço do trafego propriamente, do da tracção, ficando o commandante, conferente, os pilotos e mais operarios ao serviço do trafego, e o machinista e foguista sujeitos ás ordens da tracção exercida por intermedio do mestre das officinas em Porto Martins.

Para que isso podesse ser regular foi porém necessario dispensar do serviço da Companhia o Sr. Alexandre Behmer, então mestre das officinas em embrião em Porto Martins e nomear pessoa que desempenhasse esse cargo com actividade e conhecimento. Para esse logar foi nomeado o Sr. João Wrigg que exerce essa fiscalisação do serviço da tracção sob as ordens do chefe das officinas e 1.^o machinista da Companhia.

Os vapores começaram então a fazer o serviço tocando em todos os portos principalmente na volta para evitar-se o inconveniente que antes havia.

O serviço de despacho e recepção de cargas tem sido modificado de modo á vir ser completamente identico ao que se pratica nas estações das linhas ferreas.—Isto porem não tem podido ser realisado, como se desejava, em consequencia da pouca habilitação que possuem os chefes das estações dos Portos, alguns aliás bem dispostos á prestar bons serviços á Companhia.

As condições de navegabilidade do rio são boas e como até 30 de Junho o rio conservou-se sempre com aguas superiores ao zero, estabelecido com Porto Martins de harmonia com as indicações de navegabilidade praticamente observada pela antiga Companhia de Navegação Fluvial na corredeira do Banharão e outros pontos, não foi durante o periodo que corresponde este relatorio, necessario á execução de trabalhos de importancia. Os caminhos nos portos de embarque é que precisariam de modificações completas; mas tambem como as cargas eram dimi-

nutas foi julgado conveniente deixar mesmo esse serviço para outro semestre.

Receita e Despeza

Receita	39:081\$140
Despeza	55:180\$895
Deficit.	<u>16:099\$755</u>

Comparando-se este resultado com o do semestre correspondente de 1887 vê-se que houve uma diminuição na receita de 36:418\$850, e na despesa de 19:624\$445, e que portanto houve uma diminuição na renda liquida de rs. 16:794\$405.

Comparando-se com o semestre anterior observa-se uma diminuição na receita de rs. 6:309\$870 e um augmento na despesa de rs. 4:294\$785, havendo portanto uma diminuição na renda liquida de rs. 10:604\$655.

Do annexo n. 1 verifica-se que é este o semestre menos rendoso que tem havido na Navegação desde o tempo que veio ella a pertencer á Companhia Ytuana.

O movimento do semestre foi o seguinte :

Receita

Trafego de passageiros	7:747\$120
Encommendas, animaes etc.	844\$040
Mercadorias	30:490\$080
Somma.	<u>39:081\$140</u>

Despeza

Construcção de casas em P. Martins.	6:063\$410
Tracção.	20:380\$245
Trafego	24:135\$160
Administração	1:797\$110
Reclamações	2:804\$970
Somma.	<u>55:180\$875</u>

Devo observar que a verba reclamações provem de indemnisações pagas neste semestre de generos avariados ou perdidos, e reclamados já em semestres anteriores ; e que portanto não houve reclamações durante este semestre, que exigissem indemnisações.

Canalisação

Como já ficou dito o rio conservou-se sempre com aguas sufficientes á navegação franca até João Alfredo e não foi necessario a execução de obras de desobstrucção.—No entretanto foram marcados os logares que na vazante difficultaram a navegação e foram feitos os estudos necessarios para remoção d'esses estorvos.

Levantou-se a planta de todos os portos, exclusivo o de Ribeiro, fazendo-se o nivelamento do terreno afim de se projectar convenientemente os caminhos de accesso dos edificios das estações para as lanchas e se verificou á conveniencia ou não de estabelecimento de appparelhos que facilitem o serviço de carga e descarga das mercadorias.

Tracção

Os vapores existentes como já ficou mencionado são em numero de 5, mas fizeram de facto o serviço apenas 3.

O grande vapor Santo Estevam e o menor Piracicaba, permaneceram durante todo o semestre nos estaleiros em Porto Martins este tendo entrado para concertos ha mais de anno e aquelle ha muitos mezes. Os outros 3, Souza Queiroz, Visconde de Itú e Bruhns revesaram-se no serviço comquanto todos elles estiverem com seus machinismos e o casco já muito estragados. Julgou-se mais acertado conservar-os n'esse serviço como antes e concertar definitivamente os dous primeiros. Procedeu-se tambem

ao concerto completo de 3 lanchas que se achayam em Porto Martins e duas pranchas.

Activou-se a construcção das casas, já iniciadas em Porto Martins, que servirão de moradia aos operarios.

Fizeram-se ranchos de taboas e em boas condições para garantir os mecanismos existentes da futura officina de Porto Martins, e foram recolhidas e guardadas em um outro que serve de sucursal do almoxarifado, os materiaes que antes encontravam espalhados e ao relento.

Foi levantada a planta detalhada do local mais conveniente para se estabelecer as officinas e a doca de concerto dos vapores e das lanchas.

Trafego

O trafego foi feito com toda a regularidade, não tendo offerecido mais reclamações. Comquanto muito pequeno, exigio muito movimento de lanchas para o transporte do material da Companhia que, se fosse pago, importaria em Rs. 11:220\$000 e pesou proximamente 500 toneladas.

Parte Estatistica

TRAFEGO DE PASSAGEIROS—O numero de passageiros deste semestre comparado com o do semestre correspondente é o seguinte:

	1888	1887	Differença
1. ^a Classe.	481	403+	78
2. ^a "	469	332+	137
	<u>950</u>	<u>735+</u>	<u>215</u>

Houve portanto augmento de, 19,3 % no numero de passageiros de 1.^a classe e 41,2 % no numero dos de segunda classe.

A relação entre os passageiros de 1.^a para os de 2.^a foi de 1 para 0,98. A media mensal de passa-

geiros que percorreram a linha fluvial foi de 158. Havendo 15 viagens mensaes segue se que em media, viajam dez passageiros em cada viagem redonda do vapor. O rendimento médio de cada passageiro foi de 8\$155.

Por kilometro a linha fluvial por passageiro a receita foi de 37 rs. Os bilhetes foram emittidos pelas seguintes estações :

Estações	1. ^a Classe	2. ^a Classe	TOTAL
Porto João Alfredo . .	304	249	553
» Rosario	17	39	56
» Martins	96	99	195
» Cerrito	15	16	31
» Araquá	8	7	15
» Barra Bonita . .	10	35	45
» Lençóes	28	13	41
» Ribeiro	—	—	—
Em transito	—	7	7
Total. .	481	469	950

ENCOMMENDAS E ANIMAES.— O movimento de encomendas foi de 5.371^T.

O numero de animaes transportados de 10.

TRAFEGO DE MERCADORIAS.— O movimento de mercadorias foi de 1.778,264^T ou de 118.551 arrobas.

No semestre correspondente de 1887 foi de 4.185.051^T ou de 279.000 arrobas. Houve portanto uma diminuição no movimento de mercadorias de 57,5 %.

No semestre anterior o movimento de mercadorias foi de 1.910.569^T ou 127.371 arrobas e portanto ainda 7,4 % maior que o actual.

O rendimento medio de uma tonelada foi de 17.148.

O rendimento de uma tonelada por kilometro de via fluvial foi de 78 rs.

As mercadorias foram despachadas ou recebidas pelos seguintes portos :

Estações	Importação	Exportação	TOTAL
	T.	T.	T.
Porto João Alfredo . .	3.730	—	3.730
» Rosario	36.867	39.255	96.122
» Martins	127.557	390.085	517.642
» Dous Corregos . .	33.308	29.459	62.767
» Cerrito	30.179	102.193	132.372
» Araquá	14.876	32.774	47.650
» Barra Bonita . .	187.301	103.933	291.234
» Lençóes	100.867	477.208	578.075
» Ribeiro	45.450	3.222	48.672
Somma . .	580.135	1.198.129	1.778.264

Verifica-se deste quadro que a importação é de 67,32 % de todo o movimento de mercadorias enquanto que a exportação apenas attinge a 32,68 % d'esse total.

Quanto a qualidade estas mercadorias se subdividem do modo seguinte :

	T	K	
Café	358.611	20.0	%
Algodão	Nihil	0.00	«
Fumo	980	0.06	«
Toucinho	2.469	0.14	«
Sal	0.360	0.02	«
Assucar	67.783	3.82	«
Panno Nacional	Nihil	0.00	«
Madeiras, cal, pedra, etc. .	70.000	3.95	«
Diversos de impor. e expor. .	1.277.440	71.84	«
	1.778.264	100.00	«

RECEITA E DESPEZA

A receita kilometrica mensal foi de	29.607	reis
A despesa « « « «	41.803	«
O deficit « « « «	<u>12,196</u>	«

As despesas repartem-se do modo seguinte :

Construcção de casas em Porto Martins.	10.98	%
Tracção	36.94	«
Trafego	43.74	«
Administração	3.26	«
Reclamações	5.08	«
	<u>100.00</u>	«

TRACÇÃO.—Os vapores fizeram um percurso total de 35.000 kilometros proximamente, tendo consumido 2.512,^m 3 de lenha e

935 litros de azeite
582 kilos « sebo
280 « « estopa

Por vapor e por kilometro o gasto de lenha foi proximamente de 0.07^m.

Almoxarifado e Officinas

Como já foi mencionado augmentou-se o edificio do Almoxarifado de uma coberta fechada lateralmente, afim de ali abrigarem-se os materiaes pesados que antes estavam ou ao relento ou depositados n'uma cova humida e escura. O soalho do almoxarifado foi concertado e escorado de novo. Os materiaes em deposito estão accomodados mais em ordem e classificados pelas suas naturezas e tamanhos. Quanto a escripturação não foi modificado o modo pelo qual ella é feita, e acha-se em dia e feita com clareza.

O edificio das officinas soffreu reparos nos telhados, e concertos geraes na machinas de trabalhos ; sendo que foi necessario um concerto completo nas

transmissões. Os machinismos que foram concertados de novo para poderem trabalhar regularmente foram—uma serra de fita, um carpinteiro universal, um rabote mechanico, um torno mechanico, as plainas mechanicas, plaina grande mechanica, torno grande de tornear rodas, todas as forjas, e a bomba que alimenta o tanque d'agua.

Apesar d'esses concertos restam ainda muitos appparelhos mechanicos que precisam ser concertados todos, e outros substituidos. Por este motivo foram encommendados da Europa os seguintes appparelhos:

- 1 martello pilão accionado directamente por vapor
- 1 plaina mechanica para aplainar ferro e bronze dupla (double headed shaping machine).
- 1 perfuradora aperfeiçoada para perfurar metaes.
- 1 appparelho de amolar.
- 1 « « broquear cylindros.
- 1 perfuradora de madeiras (mortising machine).
- 1 serra franceza para madeiras de pequena esquadria.

Accidentes

Alguns accidentes havidos no semestre realisaram-se durante os primeiros mezes, quando as locomotivas não tinham sido-reparadas de novo. A 21 de Janeiro descarrilhou a locomotiva n. 5 nas proximidades da ponte de Piracicaba, por ter a flanja das rodas, que estavam muito gastas e finas, subido sobre a ponta de uma agulha do desvio para a linha do Engenho Central de Piracicaba, que ali existe. Não houve felizmente morte alguma a lamentar, mas a locomotiva ficou estragadissima tendo o estrado, os machinismos de movimento, um cylindro, as duas bombas, o jogo completamente partido, e ficando as asteas dos excentricos e das valvulas, e um dos eixos motores tortos. Foi necessario rebocal-a a Ytú.

No dia 9 de Fevereiro, no kilometro 31 do «Ramal» fracturou-se o pino do eixo motor da locomotiva n. 1, e em consequencia d'essa fractura quebrou-se o puchavante dos braços. Esta locomotiva que fazia então o serviço do lastro teve tambem de ser rebocada para Itú.

Admira-se no entretanto como esta machina podia ainda fazer algum serviço, pois que, por occasião de concertar os desmanchos proveniente do accidente acima mencionado, verificou-se que ella tinha os cylindros dois centimetros fora dos planos e dos alinhamentos convenientes, e assim tambem verificou-se que a locomotiva n. 5 tinha bitolas diversas em cada par de rodas.

Além d'estes accidentes importantes houve ainda os seguintes de pouca importancia :

A 29 de Fevereiro a fractura de um pino do excentrico da locomotiva n. 2 que conduzia um trem de lastro, e não occasionou atrazo aos trens ;

A 29 do mesmo mez a fractura da astea do excentrico da locomotiva n. 3 que conduzia um trem especial de Capivary a Itaicý, e tambem não prejudicou o horario dos outros trens.

A 7 de Março, por descuido do manobrador de Jundiahy a locomotiva n. 10 descarrilhou na agulha do triangulo, dando lugar a fractura do cinzeiro e entortar as asteas dos quadrantes e dos excentricos.

São estes accidentes que deram motivo a concertos maiores tendo havido outros de pequena monta, e cujos estragos foram concertados na linha e sem maior despezas.

Immigrantes

Infelizmente continua a zona servida pelas linhas d'esta Companhia a receber um limitado numero de immigrants. Durante o semestre entraram apenas

4.646 para os quaes foram fornecidas as respectivas passagens gratis. No entretanto, comparando-se este numero com o do semestre anterior, nota-se que houve um augmento de quasi cento por cento. Se estas passagens fossem pagas, a receita da Companhia augmentar-se-hia de 14:750\$380 como mostra o appenso D, o qual indica tambem o destino d'esses immigrants.

Engenho Central de Capivary

Em Maio o Sr. Director Gerente d'esta Companhia pediu o estabelecimento de tarifas especiaes para o transporte de canna e lenha, e a collocação de varias chaves na linha Ytuana afim de facilitar os transportes para o mesmo Engenho situado no kilometro 48, na estação de Villa-Raffard. Em consequencia foram não só feitas as chaves reclamadas pelo Sr. Director Gerente, como tambem organizada uma tarifa em condições as mais vantajosas ao mesmo Engenho Central.

Infelizmente por motivos completamente estranhos á esta Companhia não houve senão um transporte limitadissimo de cannas para o Engenho Central, que segundo consta concluiu já sua safra.

Pessoal

O Snr. José Williamson, que conforme o ultimo relatorio tinha sido nomeado para os lugares de Chefe das Officinas e 1.º Machinista, entrou em exercicio desses encargos a 1.º de Janeiro do corrente anno. O numero de locomotivas concertadas e reconstruidas, e outros serviços importantes executados nas officinas de Itú, durante o semestre, dão testemunhos evidentes da acertada escolha que fez a Companhia, nomeando o Snr. J. Williamson para exercer aquelles lugares.

A 27 de Janeiro foi o Snr. José Alves da Conceição Lobo promovido a ajudante desta Inspectoria accumulando esse lugar com o de ajudante do pagador da Companhia. Este lugar que antes não existia era indispensavel ser creado, afim de se supprimir o antigo e desnecessario lugar de Secretario, e ter-se sempre um homem capaz e de toda confiança da Companhia para interinamente exercer o lugar de Inspector, quando este, por motivos de serviço, fosse obrigado a ausentar-se do escriptorio.

O Snr. Lobo, como era mesmo de se esperar, tem desempenhado a contento as obrigações a seu cargo. Com a promoção do Snr. Lobo, ficou vago o lugar de Chefe do Trafego das Vias ferreas «Tronco» e Ramal e para exercel-o foi nomeado o Snr. Arthur Corrêa Vasques, antigo ajudante do Chefe do Trafego da Companhia Paulista, que entrou em exercicio a 1.º de Fevereiro e muito tem concorrido, pela sua actividade e conhecimentos especiaes destes serviços, para a regularidade que vão tendo os serviços desta Companhia.

Com a retirada do Dr. J. P. Tibyriçá, da Inspectoria da Navegação Fluvial, como já ficou dito, foi aquella Inspectoria reunida a esta e foi mister a criação do lugar de Chefe do Trafego daquelles serviços, afim de se ter um homem que se occupasse exclusivamente com o movimento de mercadorias e passageiros. Para esse lugar foi nomeado interinamente o Snr. Alferes Aristides Augusto Villas-Boas que entrou em exercicio a 25 de Março e tem desempenhado muito regularmente os seus diversos encargos.

Os serviços dos machinismos e concertos do material fluctuante ficando á cargo e sob a responsabilidade do 1.º Machinista da Companhia, foi preciso nomear em Porto Martins um substituto deste que fizesse effectiva as ordens dadas e relativas a trabalhos.

Para esse lugar de Mestre das Officinas em Porto-Martins foi nomeado o Snr. José Wrigg que entrou em exercicio no mez de Abril e tem desempenhado com toda diligencia suas obrigações.

São estas as unicas modificações importantes que se deram no pessoal desta Companhia. Além destas, outras de menor importancia foram necessarias fazer-se, cabendo apenas mencionar que foi indispensavel dispensar do serviço da Companhia os antigos Chefes das Estações de Piracicaba e Rio das Pedras e substituil-os por outros que inspirassem mais confiança e fizessem o serviço com mais regularidade e accerto.

Escriptorio da Inspectoria Geral em Ytú, 6 de Outubro de 1888.

Illm. Snr. Dr. Rafael Aguiar Paes de Barros,
Dignissimo Presidente da Directoria da Companhia
Ytuana.

Antonio Francisco de Paula Souza,

Inspector-Geral.

Appenso A

COMPANHIA YTUANA

QUADRO da Receita e Despeza durante os semestres de Janeiro a Junho de 1880 e Julho a Dezembro de 1887

Classificação dos semestres	Tronco		Ramal		Fluvial	
	RECEITA	DESPEZA	RECEITA	DESPEZA	RECEITA	DESPEZA
Janeiro a Junho de 1880	110:593\$590	108:205\$990	87:396\$330	82:300\$860		
Julho » Dezembro » »	121:185\$050	120:689\$530	108:835\$770	75:669\$510		
Janeiro » Junho » 1881	121:756\$020	112:874\$350	101:184\$570	81:664\$510		
Julho » Dezembro » »	134:122\$360	101:711\$650	118:516\$090	90:582\$630		
Janeiro » Junho » 1882	147:664\$010	120:996\$020	133:527\$140	95:226\$260		
Julho » Dezembro » »	144:710\$660	101:702\$930	133:172\$910	102:108\$600		
Janeiro » Junho » 1883	157:525\$180	106:712\$310	159:611\$340	76:002\$570		
Julho » Dezembro » »	152:968\$480	128:496\$340	154:632\$850	92:731\$070		
Janeiro » Junho » 1884	162:598\$130	116:100\$210	167:815\$370	78:376\$610		
Julho » Dezembro » »	152:151\$090	120:056\$010	165:055\$810	86:567\$640		
Janeiro » Junho » 1885	172:682\$490	131:446\$310	182:212\$520	93:948\$020		
Julho » Dezembro » »	143:966\$956	130:544\$435	147:629\$335	90:499\$096		
Janeiro » Junho » 1886	116:886\$786	115:146\$740	120:488\$895	71:962\$361		
Julho » Dezembro » »	209:622\$073	167:541\$470	213:766\$290	100:238\$228	83:140\$530	75:672\$665
Janeiro » Junho » 1887	172:996\$138	134:038\$842	233:227\$250	139:386\$973	75:499\$990	74:805\$340
Julho » Dezembro » »	120:142\$828	112:622\$150	136:489\$200	130:873\$863	45:391\$010	50:986\$110

Escriptorio da Inspectoria Geral.- Itú, 6 de Outubro de 1888.

A. F. Paula Souza,

Inspector Geral.

27

QUADRO demonstrativo dos kilometros percorridos pelas Locomotivas e das despezas feitas pelas mesmas em serviço activo

Classificação dos Semestres	Kilometros percorridos pelas Locomotivas	Total de azeite em litros	Termo médio de azeite por kilometro	Total de sebo em kilogrammas	Termo médio de sebo por kilometro	Total de carvão em kilogrammas	Termo médio de carvão em kilogrammas	Importancia de azeite	Importancia de sebo	Importancia de carvão	Importancia geral de azeite, sebo e carvão	Termo médio da importancia de azeite, sebo e carvão
Semestre de Janeiro a Junho de 1886	54.120	1.165.5	0,0215	1.099,5	0,0203	330.200	6,101	832\$920	713\$210	9:786\$000	11:332\$130	209,38
» » Julho » Dezembro » 1886	63.640	1.350.0	0,0213	1.330,0	0,0208	425.080	6,679	978\$440	731\$350	13:562\$400	15:272\$190	239,97
» » Janeiro » Junho » 1887	62.818	1.779.5	0,0283	1.197,5	0,0190	445.445	7,090	1:204\$380	569\$280	11:048\$470	12:822\$130	204,11
» » Julho » Dezembro » 1887	59.036	1.626.0	0,0275	1.611,0	0,0272	482.350	8,174	1:132\$330	680\$610	10:757\$210	12:570\$150	212,92
» » Janeiro » Junho » 1888	57.351	1.456.5	0,0254	735,0	0,0127	356.840	6,222	1:009\$950	256\$400	7:907\$590	9:173\$940	159,96

QUADRO synoptico mostrando a tracção da linha no semestre de Janeiro a Junho de 1888

Numero das Locomotivas	Percurso realizado em kilometros	Numero de trens				Total de trens rebocados por locomotivas	Total de carros	Total de vagões	Total geral de carros e vagões	Termo médio de carros e vagões por comboio	Total de azeite em litros	Termo médio de azeite consumido por locomot. por kilom.	Total de sebo em kilogrammas	Termo médio de sebo por locomot. e kilometro	Total de carvão em kilogrammas	Termo médio de carvão por locomot. e kilometro
		Passa-geiros	Especiaes	Lastro	Mercadorias											
N.º 1 . . . . .	.551	..	7	12	..	19	..	47	51	2,68	10,0	0,0181	3,0	0,0054	1.815	3.294
» 2 . . . . .	.692	1	15	15	..	31	17	89	106	3,42	15,0	0,0217	12,0	0,0173	6.055	8.750
» 3 . . . . .	.206	..	8	..	..	8	8	39	47	5,87	20,0	0,0970	7,0	0,0339	.770	3.738
» 4	12.514	80	21	..	63	164	354	1.308	1.662	16,13	304,0	0,0243	247,0	0,0197	75.400	7.025
» 5 . . . . .	.293	..	2	..	2	4	8	18	26	6,50	10,0	0,0341	10,0	0,0341	1.600	5.461
» 6 . . . . .	.103	1	..	..	..	1	4	..	04	4,00	8,0	0,0290	1,0	0,0096	.815	3.032
» 7 . . . . .	.164	..	4	..	2	6	2	21	23	3,83	10,0	0,0610	6,0	0,0366	.825	5.030
» 8	15.441	105	25	..	84	214	545	1.740	2.285	10,68	402,0	0,0263	93,0	0,0060	64.130	4.153
» 9 . . . . .	.110	2	1	..	..	3	5	17	22	7,33	2,0	0,0182	1,0	0,0091	.275	2.500
» 10	25.979	177	27	..	145	349	863	3.043	3.906	11,45	664,5	0,0256	351,0	0,0135	204.060	7.855
» 11	1.298	..	30	..	..	30	6	138	144	4,60	16,0	0,0123	4,0	0,0031	1.595	1.229
Total . . .	57.351	366	140	27	296	.829	1.816	6.460	8.276	9,98	1.456,5	0,0254	735,0	00,127	356.840	6.222

Escriptorio da Inspectoria Geral.—Itú, 6 de Outubro de 1888.

A. F. Paula Souza,
Inspector Geral.

QUADRO demonstrativo dos kilometros percorridos pelas Locomotivas e das despesas feitas pelas mesmas em serviço activo

Classificação dos Semestres	Kilometros percorridos pelas Locomotivas	Total de azeite em Litros	Termo medio de azeite por Kilometro	Total de sebo em Kilogrammas	Termo medio de sebo por Kilometros	Total de carvão em kilogrammas	Termo medio de carvão por Kilometro	Importancia de azeite	Importancia de sebo	Importancia de carvão	Importancia geral de azeite, sebo e carvão	Termo medio de importancia de azeite sebo e carvão
Semestre de Janeiro a Junho de 1886	51.465	1.668.0	0,0324	1.118.0	0,0217	178.550	3.469	1:193\$960	724\$370	5:356\$500	7:274\$830	190.97
» » Julho » Dezembro » 1886	74.778	2.458.0	0,0330	1.728.0	0,0231	311.430	4.151	1:760\$300	921\$460	10:207\$450	13:689\$210	183.06
» » Janeiro » Junho » 1887	87.663	2.503.0	0,0339	1.759.25	0,0200	563.520	6.428	2:377\$310	837\$060	13:730\$950	16:993\$320	193.84
» » Julho » Dezembro » 1887	92.723	3.070.0	0,0331	1.920.00	0,0207	566.580	6.109	2:139\$230	814\$720	12:835\$520	15:789\$470	170.26
» » Janeiro » Junho » 1888	96.965	2.504.5	0,0258	1.155.00	0,0116	678.500	6.99	1:736\$660	400\$350	13:981\$190	16:118\$200	166.22

QUADRO synoptico mostrando a Tracção da Linha no Semestre de Janeiro a Junho de 1888

Numero das Locomotivas	Percurso realizado em kilometros	Numero de trens				Total de trens rebocados por Locomotiva	Total de Carros	Total de Vagões	Total de Carros e Vagões	Termo medio de Carros e Vagões por comboio	Total de azeite em litros	Termo medio de azeite por Locomotiva e kilometro	Total de sebo em kilogrammas	Termo medio de sebo por Locomotiva e kilometro	Total de carvão em kilogrammas	Termo medio de carvão por Locomotiva e kilometro
		Passageiros	Especiaes	Lastro	Mercedarias											
N.º 1	2.519		10	100	2	112	138	205	343	3.06	48,0	0.0190	33,0	0.0131	12.175	4.86
» 2	6.153	71	18	214	16	319	233	833	1.066	3.34	160,0	0.0258	121,0	0.0164	61.545	10.00
» 3	12.572	73	11		44	128	192	678	870	6.80	322,0	0.0256	156,0	0.0128	73.770	5.87
» 4	9.920	190	41	244	2	477	588	1.499	2.087	4.37	183,5	0.0189	97,0	0.0094	98.120	9.89
» 5	1.359	11	1			12	32	18	50	4.16	41,0	0.0301	33,0	0.0242	5.750	4.23
» 6	9.932	155	46	70	10	281	495	772	1.267	4.51	224,0	0.0225	188,0	0.0189	61.940	6.23
» 7	8.142	36	5		33	74	136	499	635	8.58	174,0	0.0213	121,0	0.0148	55.280	6.78
» 8	194	2				2	4	4	8	4.00	14,0	0.0721	6,0	0.0309	275	1.42
» 9	30.276	254	13	126	6	399	876	842	1.718	4.30	711,0	0.0234	260,0	0.0085	127.975	4.22
» 10	748	4	3			7	19	43	63	9.00	12,0	0.0161	4,0	0.0053	4.460	5.96
» 11	14.945	6	48	29	126	209	183	2.634	2.817	13.47	615,0	0.0411	136,0	0.0091	177.210	11.85
	96.965	802	196	783	239	2.020	2.896	8.028	10.924	5.41	2.504,5	0.0258	1.155,0	0.0116	687.500	6.99

Esckriptorio da Inspectoria Geral, Itú 6 de Outubro de 1888.

A. F. Paula Souza,
Inspector Geral.

Appenso D

COMPANHIA YTUANA

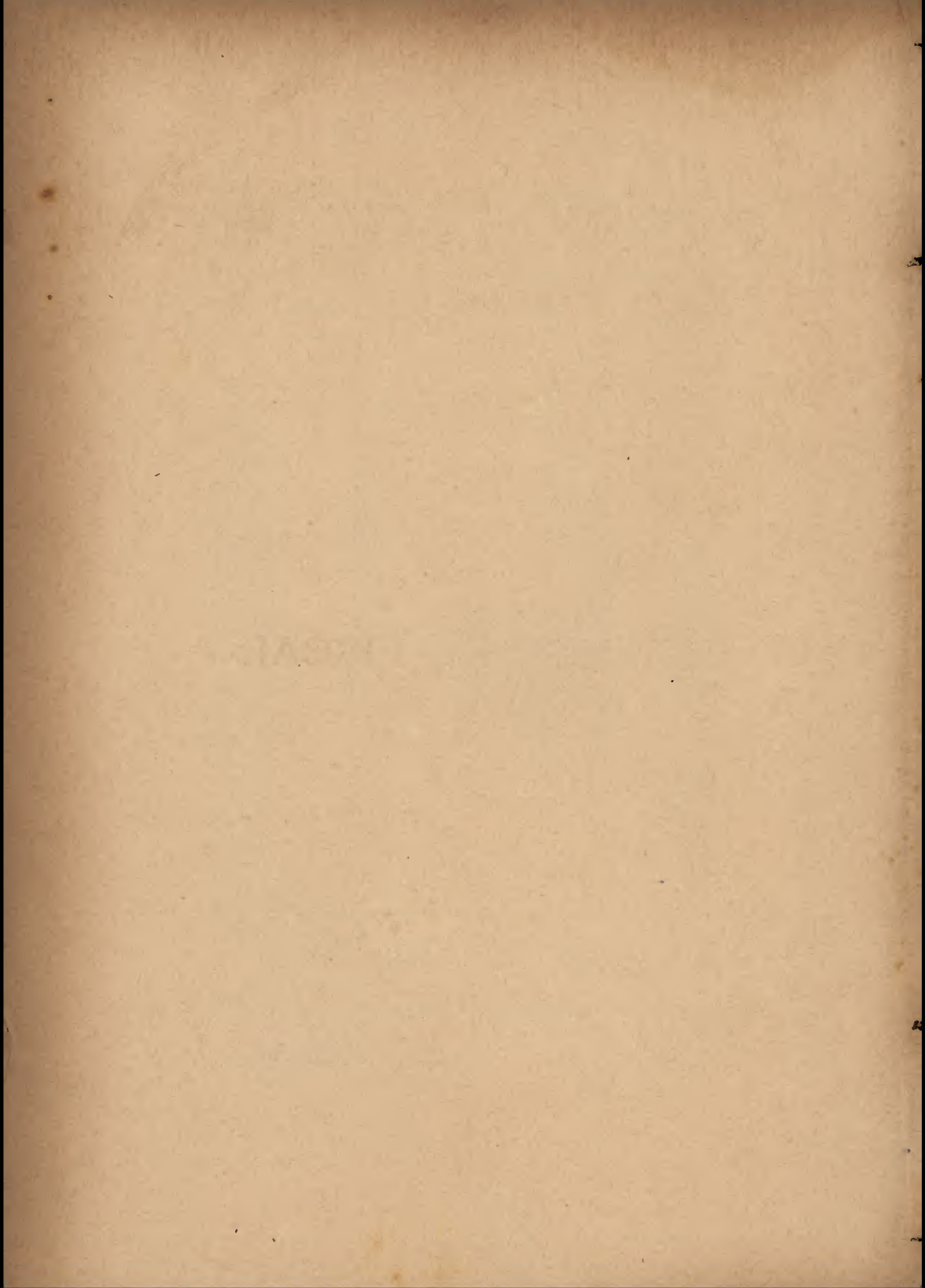
RELAÇÃO dos immigrantes que durante o semestre de Janeiro a Junho de 1888 transitaram pelas Estradas de Ferro e Linha Fluvial da Companhia Ytuana, com passagem gratis, e seus destinos.

DESTINO	Adultos	Menores	Total	Quanto importaria se fosse cobrado
Itupeva . . . . .	.273	50	.323	208\$320
Quilombo . . . . .	.117	43	.160	117\$465
Itaicy . . . . .	.173	36	.209	249\$550
Salto . . . . .	.033	6	. 39	65\$100
Ytú . . . . .	.205	24	.229	472\$950
Indaiatuba . . . . .	. 42	1	. 43	75\$530
Monte-mór . . . . .	.139	39	.178	305\$920
Capivary . . . . .	. 87	15	.102	255\$990
Mombuca . . . . .	. 29	07	. 36	95\$625
Rio das Pedras . . . . .	.673	196	.869	2:455\$250
Piracicaba	1.064	220	1.284	4:607\$820
Costa Pinto . . . . .	.254	60	.314	1:191\$680
Paraizo . . . . .	.278	79	.357	1:402\$380
Xarqueada . . . . .	.226	47	.273	1:249\$425
Porto Rosario . . . . .	. 92	29	.121	812\$200
» Martins . . . . .	. 51	3	. 44	657\$560
» Cerrito . . . . .	. 21	3	. 24	251\$160
» B. Bonita . . . . .	. 25	6	. 31	296\$560
Total	3.782	864	4.646	14:750\$380

N. B. Na avaliação da importancia d'estas passagens não foi incluído o frete das bagagens, igualmente transportadas gratis.

Escriptorio da Inspectoria Geral.—Itú, 6 de Outubro de 1888.

A. F. Paula Souza.
Inspector Geral.



ANNEXO N. 2

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

THE
LIBRARY
OF THE
MUSEUM
OF
COMPARATIVE ZOOLOGY
AND
ANATOMY
OF THE
MUSEUM OF
COMPARATIVE ZOOLOGY
AND
ANATOMY

PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da Companhia Ytuana, depois de detido exame das contas apresentadas pela Directoria e relativas ao semestre de Janeiro a Junho do corrente anno, achando-as de conformidade com a escripturação constante dos livros, e verificou existir em caixa um saldo de Réis 33:324\$925 no Tronco e de Réis 1:319\$952 no Ramal. Em vista disto o Conselho é de parecer que sejam essas contas approvadas.

S. Paulo, 24 de Setembro de 1888.

(Assignado)

Rivadavia da Cunha Corrêa.
Octaviano Pereira Mendes.

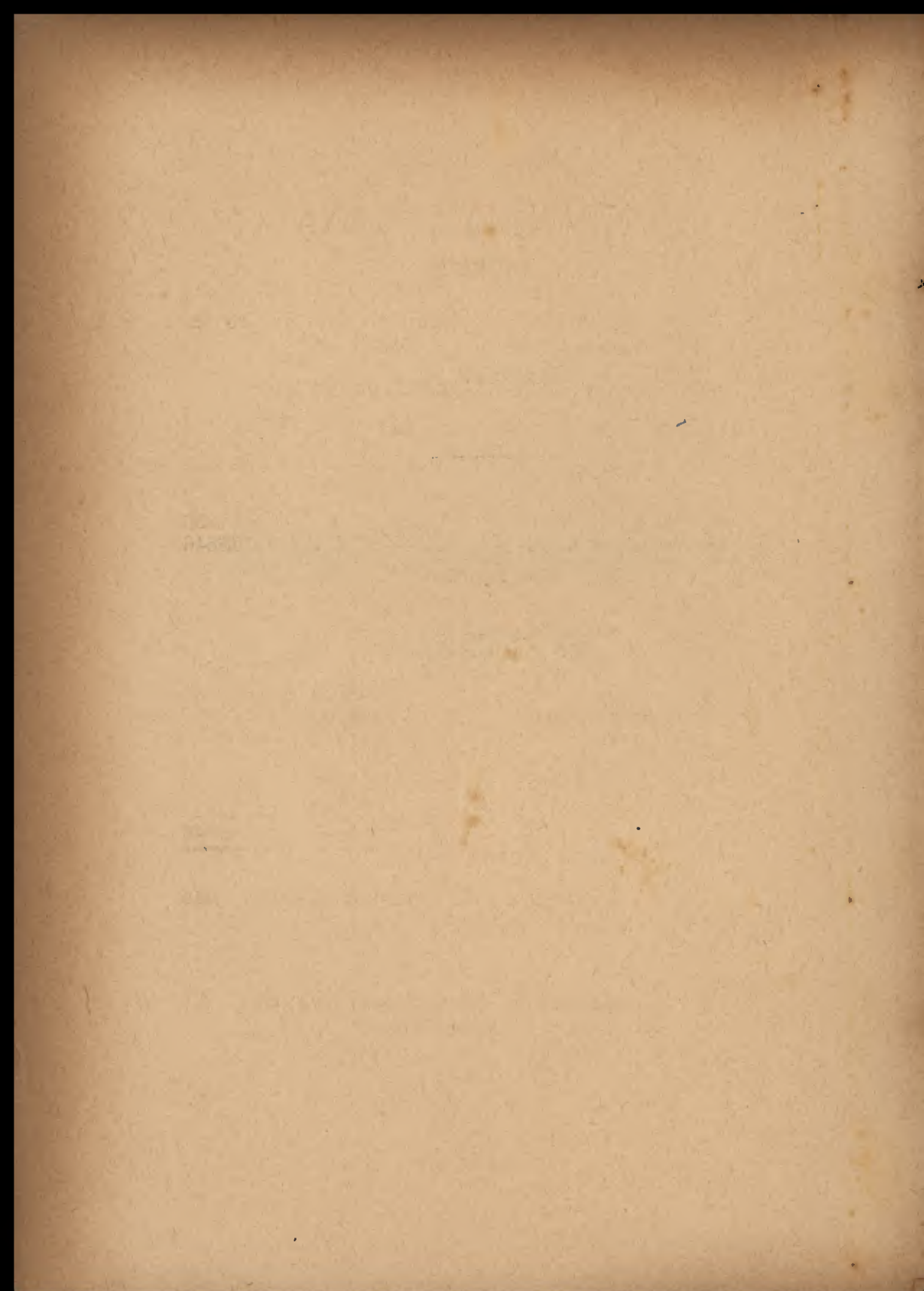
Conforme o original.

O Secretario da Companhia,
Pedro Aranha.

92-10-15

ANNEXO N. 3

Demonstração do 35.º Dividendo
(TRONCO)



COMPANHIA YTUANA

TRONCO

Demonstração do 35.º Dividendo relativo ao semestre de Janeiro a Junho de 1888.

Rs. 2.052:600\$000 Capital garantido

Juros $3\frac{1}{2}$ % no Semestre Rs. 71:841\$000

Importancia a receber do Thesouro

Provincial	71:841\$000
Fracções do 34.º dividendo	115\$646

Distribuição :

Quantia applicada ao pagamento do imposto kilometrico, excluida das Contas pela Commissão Fiscal do Governo—quatro semestres.

543\$530

Idem impostos Municipaes . . .

154\$500

Idem para o deficit do semestre . . .

907\$282

Quantia destinada ao dividendo de

10,263 acções a 6\$850 . . . 70:301\$550

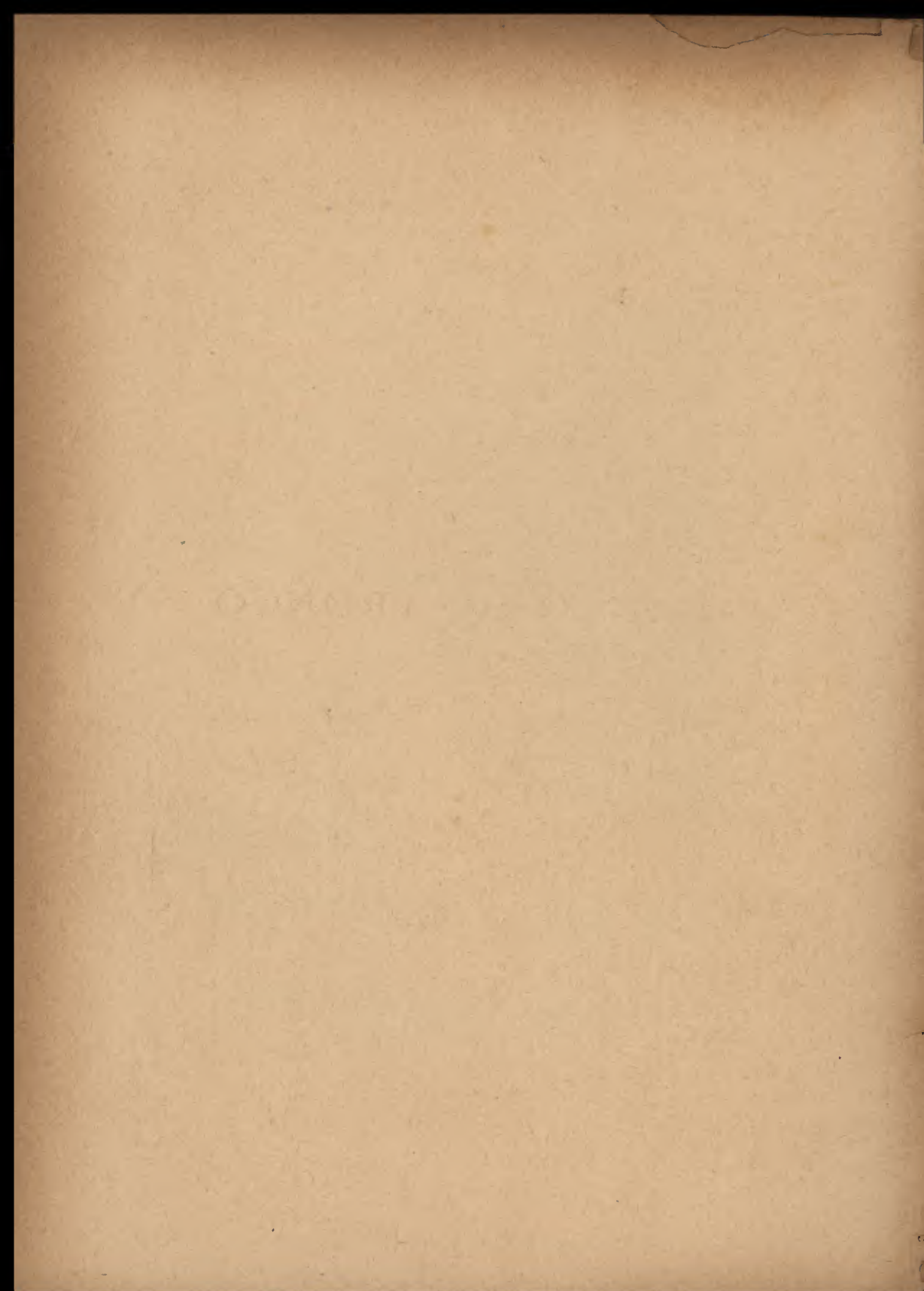
Por fracções indivisiveis 49\$784

71:956\$646

71:956\$646

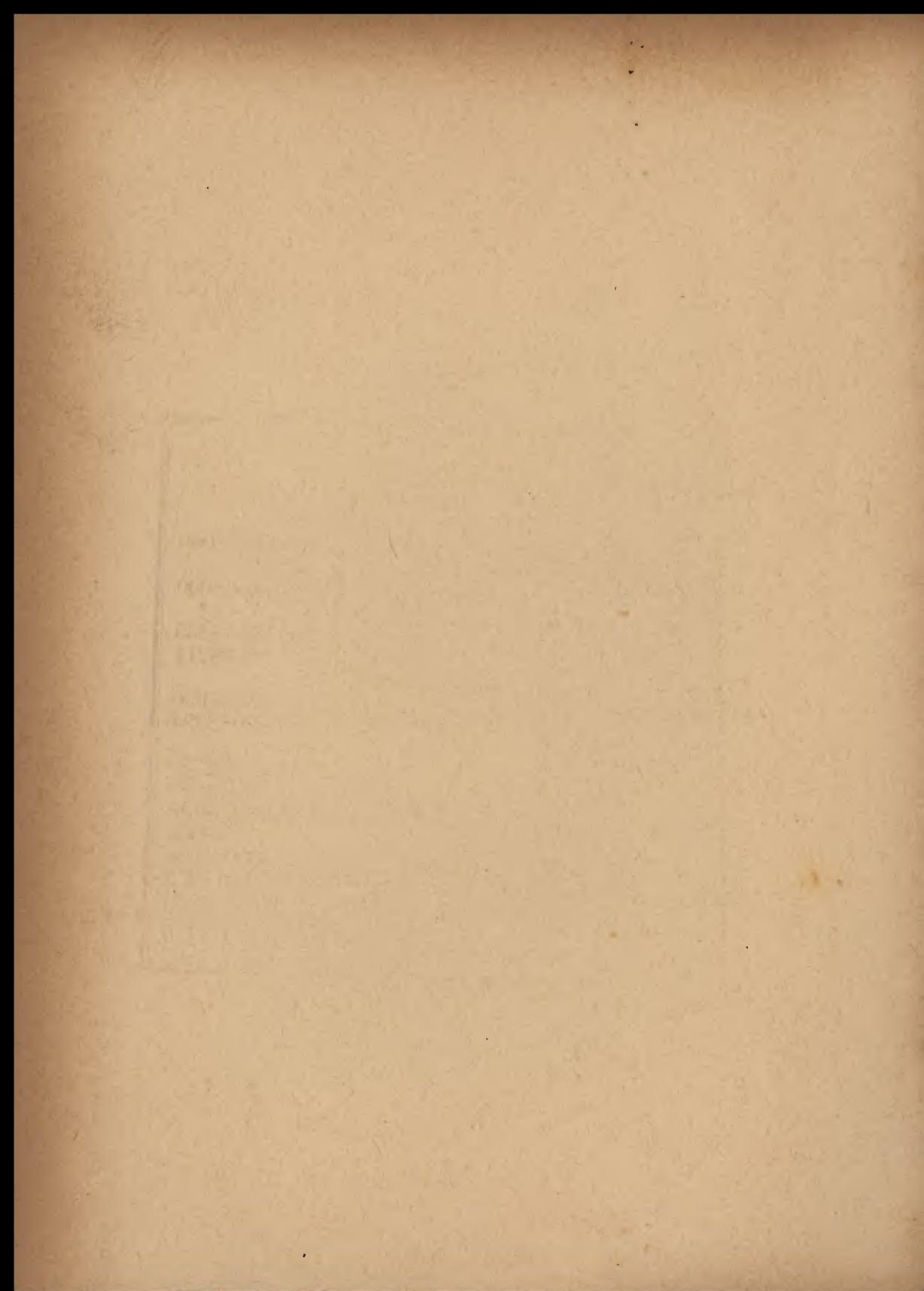
Escriptorio Central da Companhia Ytuana, São Paulo 11 de Outubro de 1888.

Antonio de Souza Gomes Carneiro,
Guarda-Livros.



ANNEXO N. 4

BALANÇO DO TRONCO



COMPANHIA YTUANA

(TRONCO)

BALANÇO do semestre de Janeiro a Junho de 1888.

ACTIVO		PASSIVO	
Linha Permanente. —Importancia do Capital garantido	2.052.600\$000	Capital. —Valor de 10.263 acções de 200\$000 cada uma	2.052.600\$000
Depósitos. —Importancia na questão da estrada de Quilombo	360\$000	Acções Recolhidas. —Valor de 2227 acções, excesso do Capital garantido que foi applicado ao Ramal	445.400\$000
Gastos diversos. —Importancia despendida	4.060\$285	Thesouro Provincial. —«Conta de Garantia» Importancia para complemento de dividendos	1.697.526\$235
Garantia do Governo. —Importancia para complemento de dividendos	1.697.526\$235	Lueros e Perdas. —Saldo d'esta conta	6.377\$211
Ramal de Pederneiras. —Importancia despendida	85\$440	Thesouro Provincial. —«Conta d'Imposto» Importancia a favor do mesmo	1.503\$990
Acções do Ramal. —Valor de 2421 acções em pagamento das sobras do Capital applicadas ao Ramal	484.200\$000	Dividendos. —Importancia a pagar	15.208\$924
Contadoria Central. —Saldo do trafego reciproco	8.230\$570	Ramal em Trafego. —Importancia a favor do mesmo em Conta Corrente	254.766\$770
Devedores Diversos. —Saldo a favor da Companhia	5.535\$044	Credores diversos. —Importancia a favor de diversos	78\$680
Almoxarifado. —Importancia de Materiaes para Custeio	337.047\$335	Contas Correntes. —Saldo a favor de diversos	117.980\$186
Repartição do Trafego. —Pelo deficit do semestre	907\$282	Companhia Inglesa. —Pelo uso da Estação de Jundiaby	1.048\$000
Caixa. —Saldo no escriptorio de S. Paulo	689\$222	Companhia Paulista. —Pelo uso da Zona privilegiada	500\$000
Idem na Caixa do Trafego.	32.635\$703	Multas. —Importancia a favor d'esta conta	531\$260
	33.324\$925	Ferias a pagar. —Pelas folhas de pessoal de Maio a Junho	30.355\$560
S. E. ou O. Rs.	4.623.877\$116	Rs.	4.623.877\$116

Escriptorio Central da Companhia Ytuana, S. Paulo 30 de Junho de 1888.

Antonio de Souza Gomes Carneiro,
Guarda-Livros.



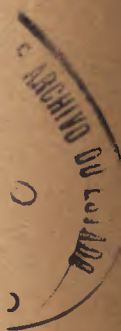
ANNEXO N. 5

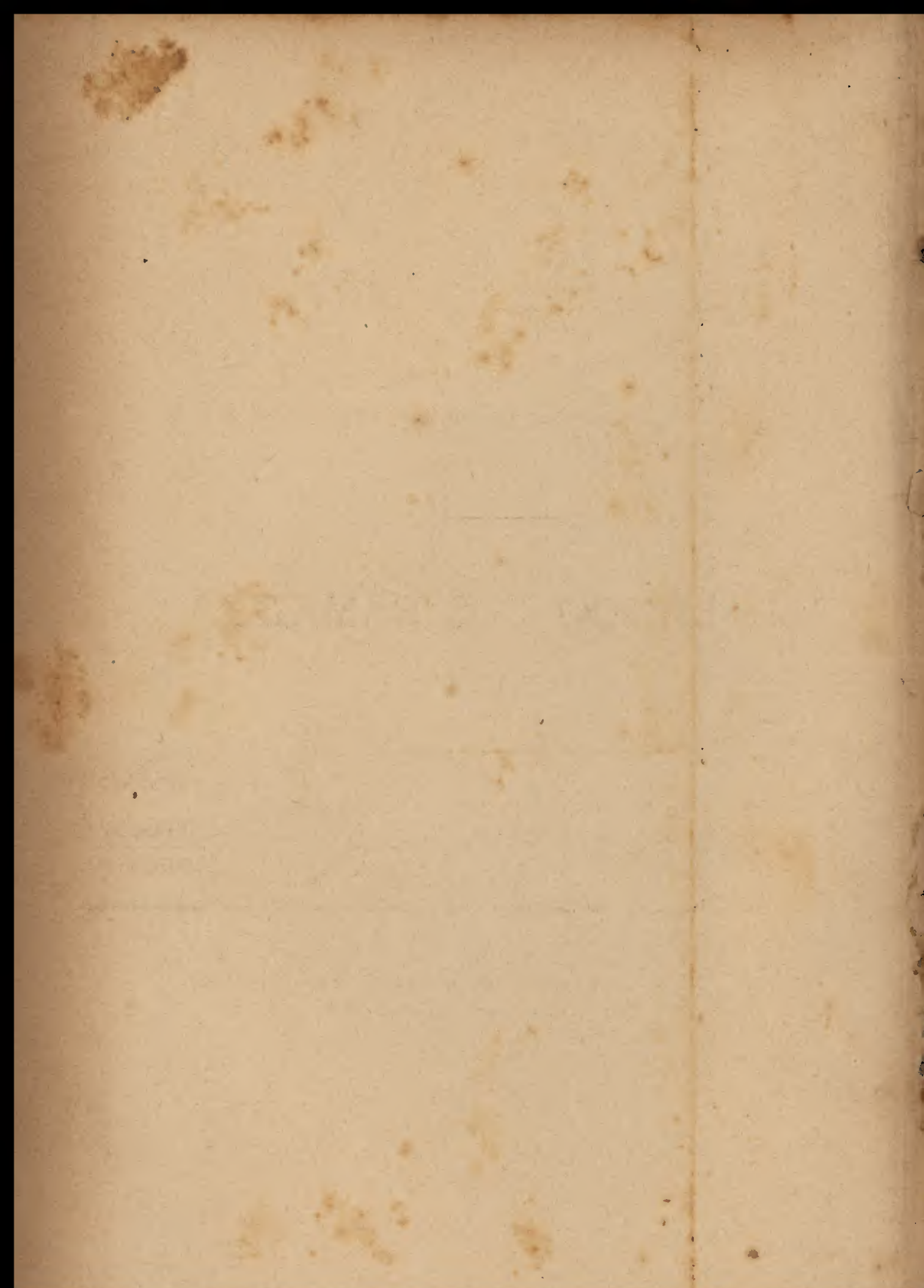
BALANCETE

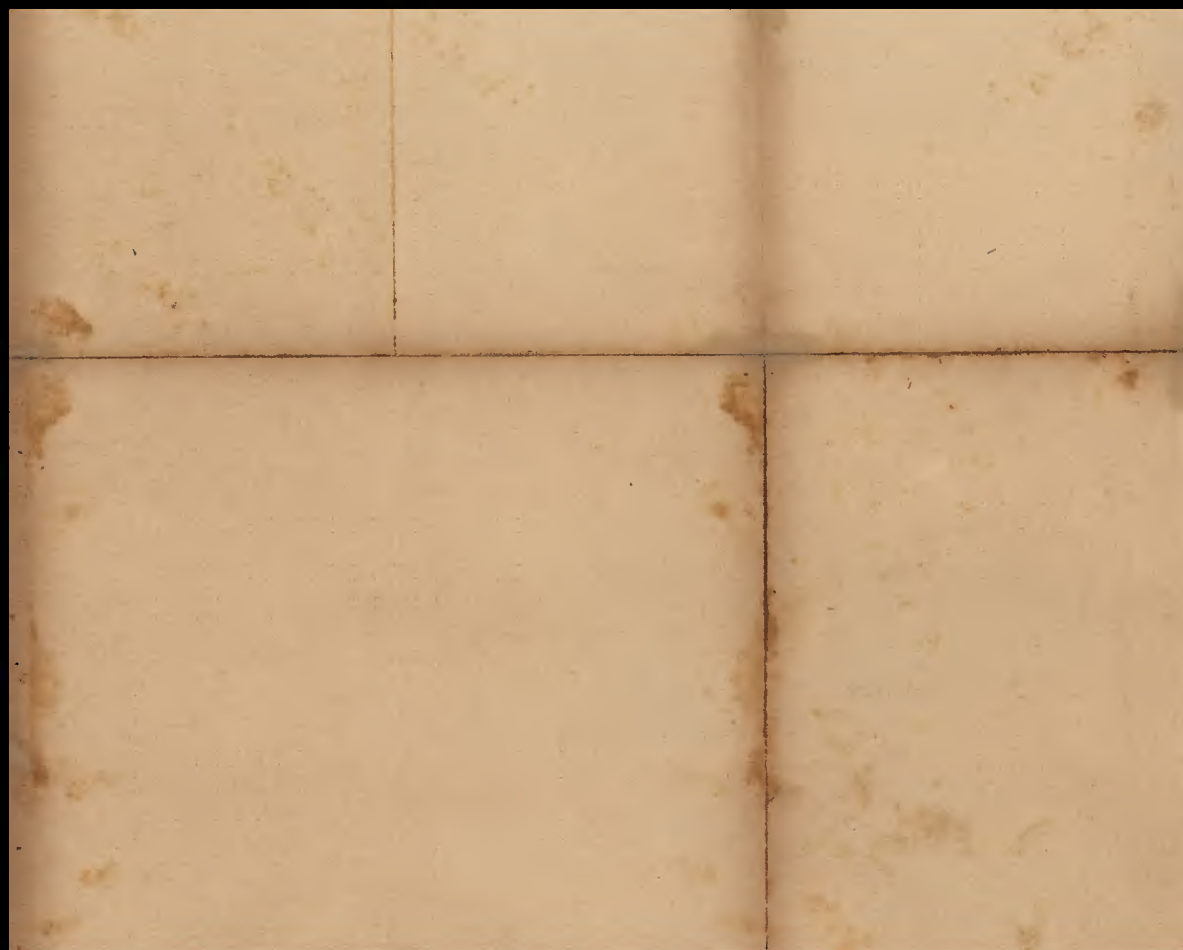
DA

RECEITA E DESPEZA

DO TRONCO







ANNEXO N. 6

BALANÇO DOS RAMAES

1771

1772

1773

1774

1775

1776

1777

1778

1779

1780

1781

1782

1783

1784

1785

1786

1787

1788

1789

1790

1791

1792

1793

1794

1795

1796

1797

1798

1799

1800

COMPANHIA YTUANA

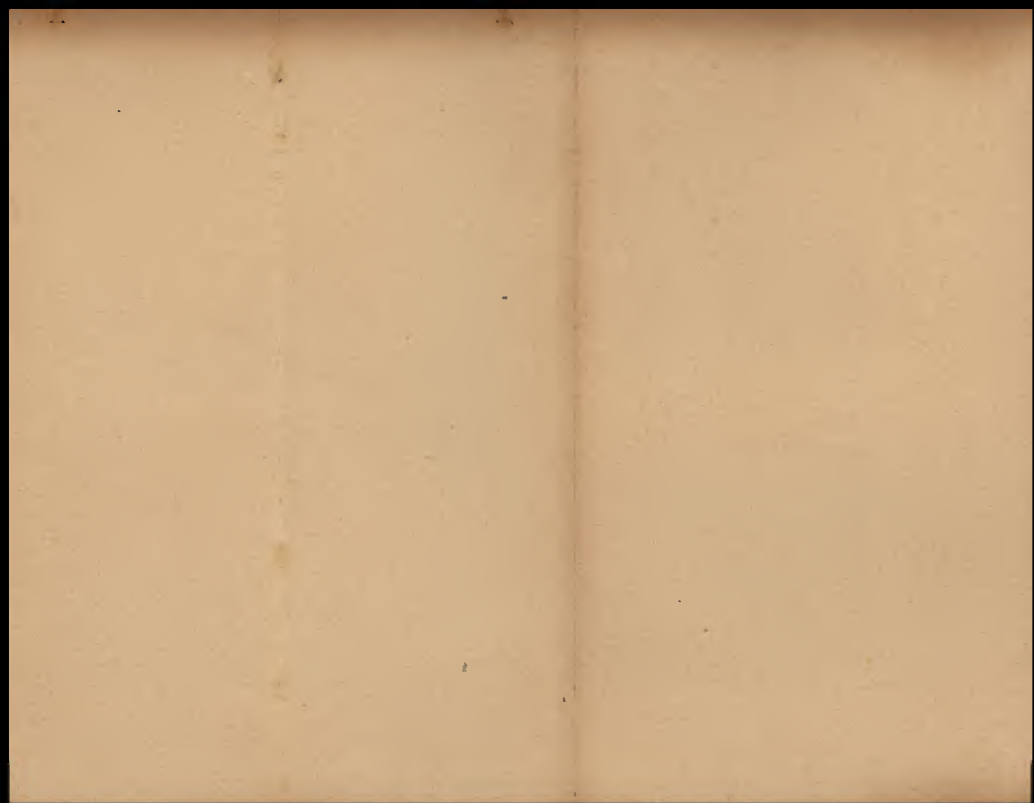
(RAMAES)

BALANÇO do semestre de Janeiro a Junho de 1888

ACTIVO		PASSIVO	
Construção e Despezas.—Importancia despendida com a Linha primitiva, até hoje.	3.812.211\$239	Capital.—Valor de 19,508 acções emitidas	3.901.600\$000
Ramal do Tietê.—Importancia despendida.	122\$700	Dividendos.—Importancia a liquidar	55.102\$143
Ramal de Pedrneiras.—Idem	12.095\$080	Dividendos. «Conta especial»—Saldo	28.927\$170
Linha Fluvial.—Pela aquisição da mesma	882.274\$590	Cauções.—Importancia devida a Empreiteiros	26.075\$061
Linha de São Manoel.—Pela construção da mesma e despezas até esta data	598.212\$353	Fazenda Provincial.—Por dividendos anteriores	26.056\$268
Linha do Prolongamento.—Pela construção da mesma até esta data	768.297\$246	Thesouro Provincial.—Por imposto de transitio	2.236\$860
Linha do Canal Torto.—Importancia despendida	254.490\$147	Contadoria Central.—Saldo do trafego reciproco	3.672\$770
Despezas d'emissão dos Debentures. «ouro».—Importancia gasta	4.699\$880	Trafego de Passageiros.—Saldo nas Estações	1\$920
Tronco. «Conta do Trafego».—Importancia debito do mesmo em conta corrente	254.766\$770	Conta de Sellos.—Saldo d'esta Conta	400\$770
Acções resgatadas.—Valor de 297 acções resgatadas das da Provincia	59.400\$000	Multas.—Importancia cobrada	543\$000
Devedores Diversos.—Importancia debito de diversas contas	4.837\$020	Resgate d'acções da Provincia.—Saldo desta Conta.	59.542\$562
Linha Fluvial. «Trafego».—Importancia debito da mesma	13.532\$230	Ferías a pagar.—Pelas de Maio e Junho.	34.195\$380
Caixa.—Saldo nesta data	1.319\$992	Accionistas. «Conta especial».—Saldo d'entradas feitas	9.339\$330
		Contas a pagar.—Pelas da Fluvial de Junho	8.085\$730
		Contas Correntes.—Importancia a juros em conta cor- rente	35.061\$641
		Governo Provincial.—Subvenção á Navegação	200.000\$000
		Debentures da Fluvial.—Por 2,500 a juros de 7%	500.000\$000
		Ditas da Companhia Fluvial.—Por 381 a juros de 8%	76.200\$000
		Ditas. «Ouro».—Por 330 a juros de 6%	146.666\$652
		Agio em emissão dos Debentures. «Ouro».—Importancia	9.733\$348
		Juros dos Debentures da Fluvial.—Importancia até 30 de Junho	18.116\$000
		Ditos de Ditos da Companhia Fluvial.—Idem	3.048\$000
		Ditos de Ditos. «Ouro».—Idem	4.762\$000
		Empréstimos.—Importancia devida a diversos	708.551\$023
		Letras a pagar.—Idem	346.617\$920
		Nielsen & Comp. ^a .—Saldo a favor dos mesmos	458.214\$290
		Repatrição do Trafego.—Restante do saldo do semestre passado	615\$337
		Saldo liquido d'este semestre.	2.854\$132
Rs. . . .	6.666.259\$307	Rs. . . .	6.666.259\$307

Escriptorio Central da Companhia Ytuana, S. Paulo 30 de Junho de 1888.

Antonio de Souza Gomes Carneiro
Guarda-Livros.



ANNEXO N. 7

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

DOS RAMAES

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

(RAMAL)

BALANCETE da Receita e Despesa liquida do semestre findo em 30 de Junho de 1888

RECEITA		Importancia	TOTAL	DESPEZA		Importancia	TOTAL
Passagens	1. ^a Classe	25.647\$350		Conservação da Linha	Abstracto		57.933\$480
	2. ^a »	27.235\$910	42.883\$260	Tração	»		24.479\$595
Encomendas, animaes e carros			6.112\$460	Carros e vagões	»		3.590\$633
Telegrammas			1.565\$030	Trafego	»		21.434\$860
Mercadorias			71.445\$480	Administração			12.890\$080
Animaes			57\$310	Saldo			2.884\$132
Armazenagens			75\$110				
Emolumentos			80\$100				
Arrecadação			297\$920				
Receitas diversas não classificadas.			605\$500				
Reis.			123.122\$770				123.122\$770

Abstractos a que se refere o balancete supra

Abstracto A—Conservação da linha e suas dependencias	Importancia	TOTAL	Abstracto B—Tracção	Importancia	TOTAL
Administração		1.740\$000	DESPESAS DAS LOCOMOTIVAS:		
Pessoal	36.818\$000		Pessoal	5.642\$000	
Material	6.154\$920	42.973\$010	Material	16.720\$680	
Obras d'arte		11.818\$610	Aluguel	2.116\$905	24.479\$595
Estações e edificios		1.354\$410			
Cercas, cancellas e vallos		47\$450			
		57.933\$480			24.479\$595

Abstracto C—Carros e vagões	TOTAL	Abstracto D—Trafego	TOTAL	Abstracto E—Administração	TOTAL
Aluguel dos carros e vagões do Tronco.	3.590\$633	Administração	825\$000	Ordenado do Inspector Geral e Secretario.	1.658\$300
		Pessoal	16.688\$590	Ordenado do Contador e Escripturarios	1.749\$700
		MATERIAL :		Despesas do Escriptorio Central	8.888\$500
		Azeite	439\$330	Ordenado da Caixa do Trafego	61.285\$000
		Sebo	169\$080	Ordenado dos Telegraphistas	12.408\$310
		Papellaria	1.337\$050	Ordenado do Dr. Engenheiro Fiscal	15.005\$000
		Encerados	49\$100	Anuncios	206\$350
		Outros materiaes	1.272\$980	Despesas com a Contadoria Central	4.988\$330
		Agua	43\$090	Imposto sobre dividendo	419\$830
		Diversos	610\$630	Objectos de Escriptorio e outras despesas diversas.	1.126\$500
	3.590\$633		21.434\$850		12.830\$080

Escriptorio Central da Companhia Ytuana—S. Paulo, 30 de Junho de 1888.

Antonio de Souza Gomes Carneiro,
Guarda-Livros.

ANNEXO N. 8

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

DA

LINHA FLUVIAL

AIV

TO

TOTAL

120

TOTAL

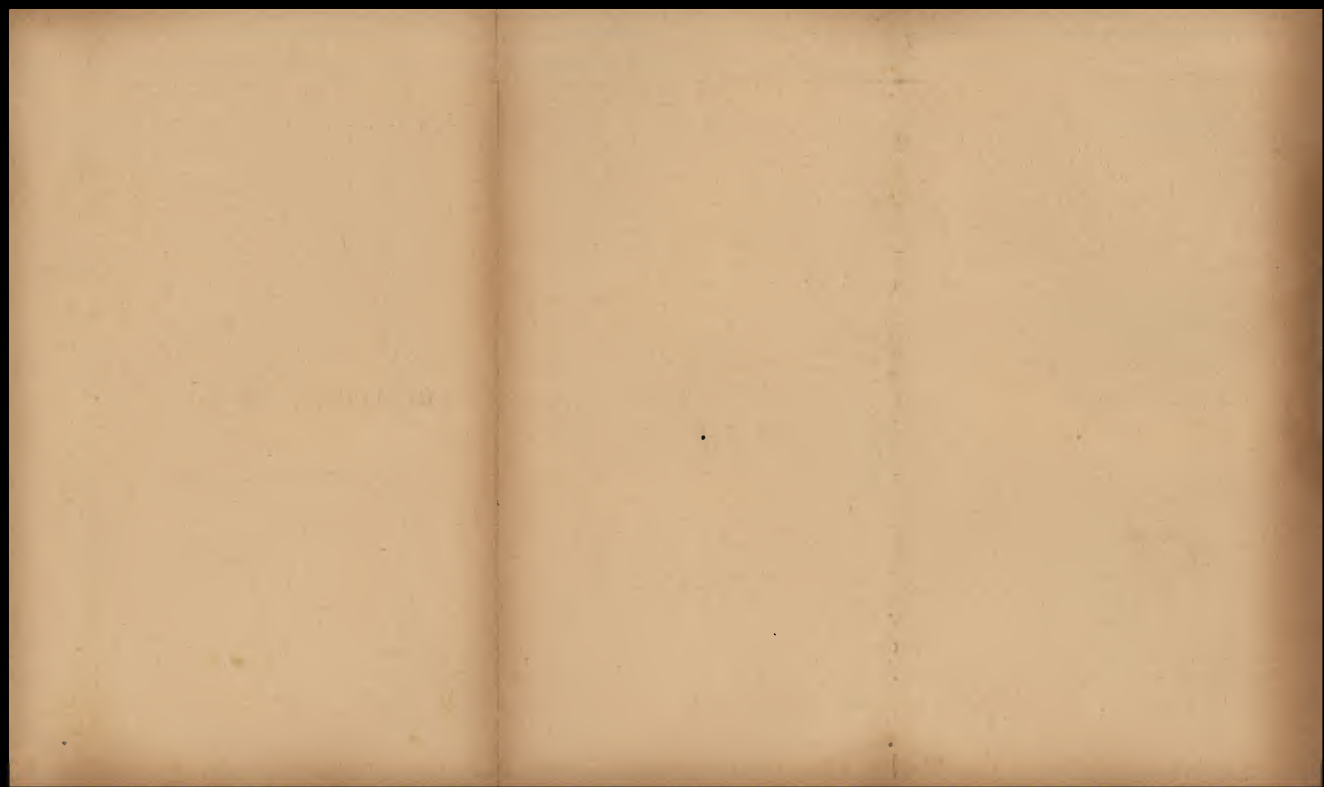
120

COMPANHIA YTUANA

(FLUVIAL)

BALANCETE da Receita e Despesa liquida no semestre findo em 30 de Junho de 1888

Receita	Importancia	TOTAL	Despesa	Importancia	TOTAL
Passagens { 1. ^a Classe 2. ^a "	4.966\$920 2.780\$100	7.747\$020	Estações e edificios Abstracto A Tração " B Trafego " D Administração " E Reclamações	6.063\$410 20.380\$245 24.135\$160 1.797\$110	52.375\$925 2.804\$970
Encomendas, animaes e carros		412\$820			
Mercadorias		30.490\$080			
Arrecadação		44\$020			
Receitas diversas não classificadas		387\$200			
Deficit.		16.099\$755			
		55.180\$895			55.180\$895
Abstractos a que se refere o balancete supra					
Abstracto A — Estações e edificios	Importancia	TOTAL	Abstracto B — Tração	Importancia	TOTAL
Estações e edificios		6.063\$410	REPAROS DE VAPORES, LANCHAS, ETC. :		
			Pessoal	9.746\$505	
			Material	963\$930	10.710\$435
			VAPORES EM SERVIÇOS :		
			Pessoal	2.240\$780	
			Material—azeite, estopa, combustiveis, etc	7.429\$030	9.669\$810
		6.063\$410			20.380\$245
Abstracto D — Trafego	Importancia	TOTAL	Abstracto E — Administração	Importancia	TOTAL
Administração		818\$890	Ordenado do Inspector Geral		1.090\$320
Pessoal de estações, vapores, etc.		16.653\$210	Ordenado do Contador		349\$920
Papellaria e outros materiaes, encerrados, etc		457\$080	Annuncios		3\$000
Despesas diversas		689\$790	Despesas da Contadoria Central		344\$240
Commedorias		5.516\$190			
		24.135\$160			1.797\$110

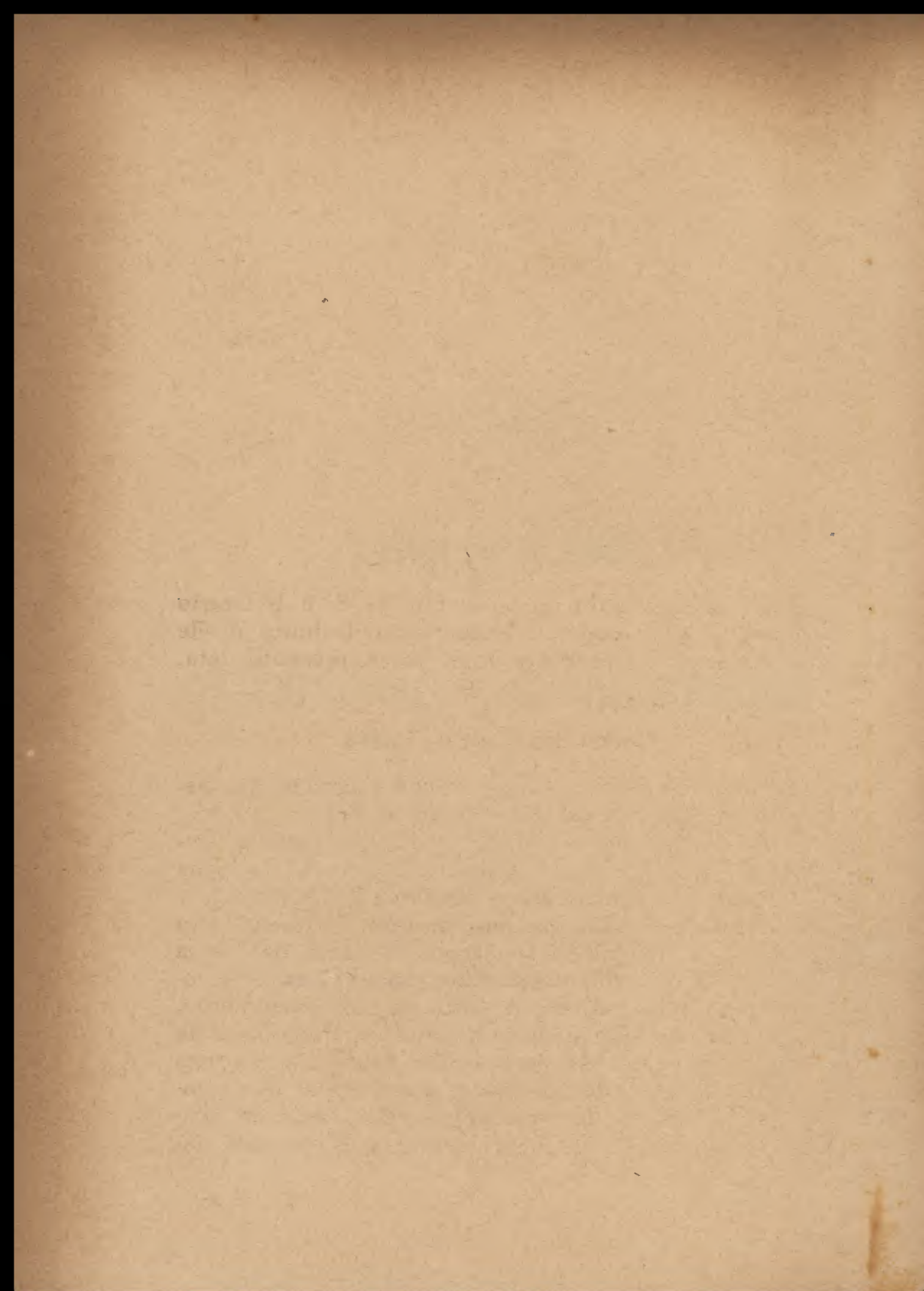


ANNEXO N. 9

RELATORIO

DO

ENGENHEIRO DA CONSTRUÇÃO



Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o Relatorio dos trabalhos a cargo da repartição technica desde 3 de Março do corrente anno até a presente data.

Linha do Canal Torto

Em principios de Junho ficou terminada a construcção da estação do Porto João Alfredo.

Ficaram tambem concluidas 14 casas para o pessoal da navegação, as quaes importaram em Réis 17:440\$934, sendo o preço medio 1:245\$781.

Até 30 de Junho, em que ficaram terminados os trabalhos a cargo da repartição technica na Linha de Canal Torto, foi despendido na exploração e locação da linha, direcção technica da construcção, preparação do leito de dous kilometros, derrubada da matta e preparo do porto João Alfredo, extracção de pedra, linha de reversão, construcção do armazem e da estação de passageiros, das casas do pessoal da navegação e fornecimento dos precisos ma-

terias, obras feitas pelo empreiteiro Estevam Natali, fornecimento de dormentes, etc. 169:020\$021.

Linha de São Manoel

Em 19 de Setembro ficou inaugurado o tráfego dessa linha, na extensão total de 41.200 metros, faltando sómente concluir pequenos serviços no corpo central da estação do Porto Martins, os quaes não serão muito demorados.

Em fins de Abril recommençou-se o assentamento de trilhos, interrompido em Dezembro, que ficou terminado em Agosto ultimo, despendendo-se nesse serviço 39:020\$327, entregando-se ao tráfego a linha toda lastrada, permittindo correr trens com velocidade, por muitas vezes reconhecida, de 30 kilometros por hora, com desvios completos nas estações terminaes e intermediarias e triangulos de versão nas estações de Martins e São Manoel, todos em extensão superior a um kilometro. Dividindo-se aquella quantia por 41 kilometros obtem-se o custo medio kilometrico de assentamento da via permanente 951\$715.

No periodo decorrido de Janeiro a Julho do corrente anno manteve-se continua conservação em 26 kilometros de linha, gastando-se nesse serviço Réis 14:493\$043, o que dá a despeza media kilometrica e mensal de 79\$632, comprehendendo salarios de machinista, foguista, limpador, gastos com lenha, estopa e lubrificantes para locomotiva.

Em Março ficou inteiramente terminada a construcção da ponte de dez metros de vão sobre o Araquá, havendo-se despendido nesse serviço o total de 17:589\$196 na implantação de 114 estacas de madeira lavrada, excavação, assentamento da grade

e soalho, enchimento com concreto, construcção de ponte provisoria para passagem dos trens de lastro, esgotos, construcção da alvenaria pelo empreiteiro José Pera, preparo e ferragens de superstructura de madeira.

Concluíram-se completamente os trabalhos das tres estações intermediarias 13 de Maio (kil. 15) Redempção (kil. 22) e Igualdade (kil. 33), e, bem assim, os da estação de S. Manoel inteiramente construida de alvenaria de pedra e ferro.

Continúa dependente da terminação do praso de responsabilidade pelas obras feitas a avaliação final dos serviços dos empreiteiros José Pera e seus sub-empreiteiros Pietro Follena e Antonio Serra.

Até 31 de Agosto ultimo, tem sido despendido na linha de São Manoel :

Direcção technica e todos serviços por administração e por empreita- das parciaes	195:795\$296
Serviços do empreiteiro José Pera e sub-empreiteiros pelas respectivas ultimas medições parciaes. . . .	171:734\$578
Fornecimento de dormentes	53:901\$060
Somma	421:430\$934

a qual dividida por 41 dá para despeza media kilo-
metrica registrada em o escriptorio technico réis
10:278\$803.

Linha de São Pedro

Em principios de Julho ultimo deu-se principio a revisão do traçado, anteriormente feito entre a estação da Xarqueada e a villa de São Pedro, a qual já se acha concluida na extensão de 14 kilometros, faltando oito por estudar ; e, procedendo-se presen-

temente a locação definitiva da ultima parte do trecho revisto.

Nesse trecho conseguiu-se encurtar sobre o antigo traçado 1.500 metros, atravessando-se zona mais apropriada para construcção e conservação da linha.

Terminando, cumpro grato dever recommendando a V. S. meus actuaes companheiros Ricardo Vieira de Moraes, Frederico Schomburg e Manoel Gomes de Moraes, que continuaram a prestar bons serviços na execução dos trabalhos que lhes foram confiados.

Deus guarde a V. S.

Illm. Snr. Dr. Raphael Aguiar Paes de Barros,
M. D. Presidente da Directoria da Companhia Ytuana.

José Pereira Rebouças.

Piracicaba, 22 de Setembro de 1888.